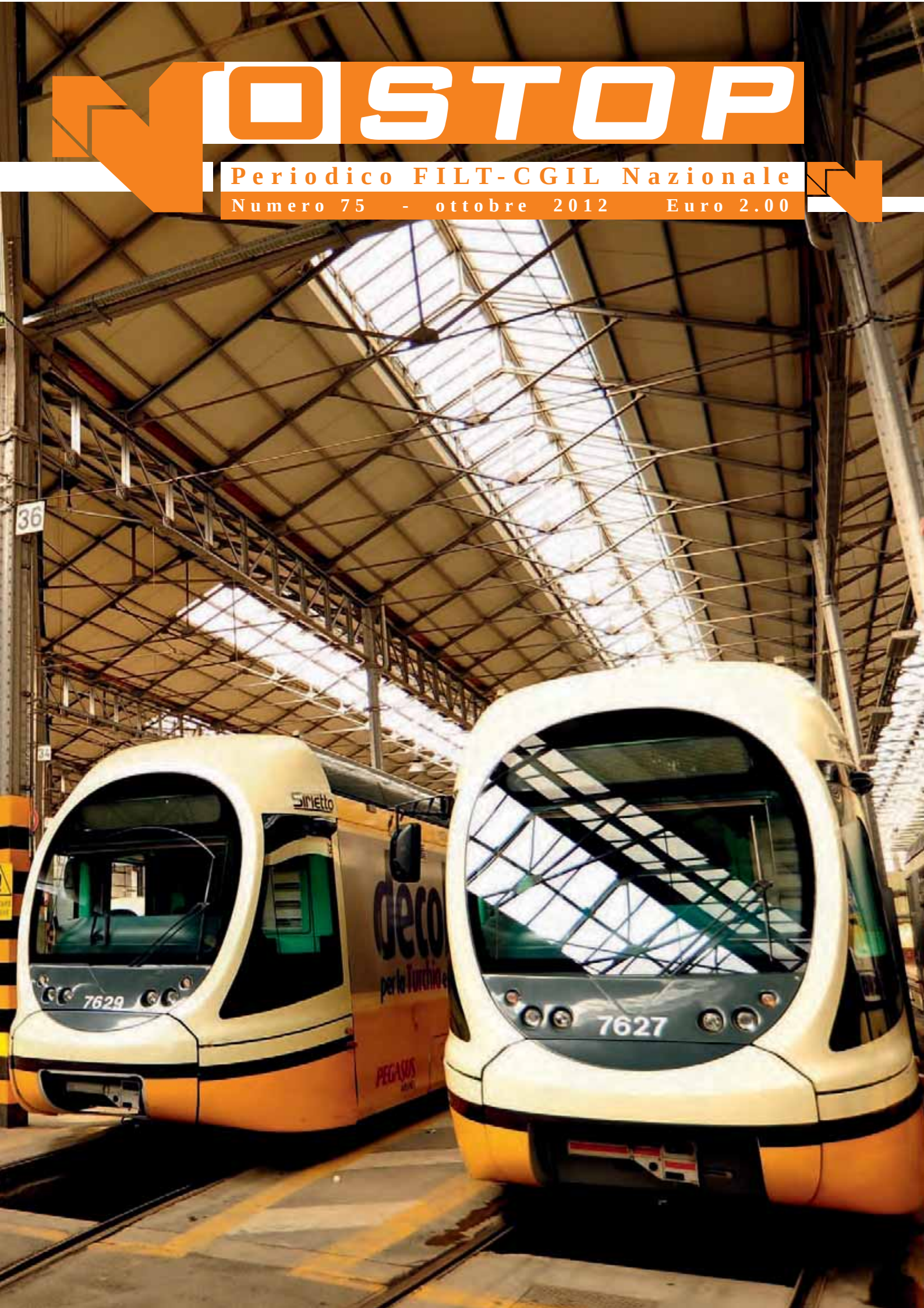

STOP
Periodico FILT-CGIL Nazionale
Numero 75 - ottobre 2012 Euro 2.00
36
Sirietto
7629
7627
PEGASUS

4600
4732
G 120
COMPACT

ATM

DIESEL
SOCIAL KITCHEN
Via Torbora 27

SOMMARIO

Primo Piano 2

Regole, investimenti e risorse.
La vera sfida per la produttività

Tempo Presente 3

"Il Mezzogiorno: prospettive per l'occupazione e proposte per contrastare la crisi"

Quando la fede parla ai non credenti. Un ricordo del Cardinale Martini

I tanti spread di cui non parliamo

La riforma toscana del Tpl

L'intervista a Adriano Tomaro

Quali scelte per il futuro di Gioia Tauro

Lamerica alle porte di Milano

Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile

Una nuova politica abitativa

In Linea 19

Il contratto della Mobilità ai tempi della crisi

Alitalia: prima che sia troppo tardi

La responsabilità solidale negli appalti

Trenord, un accordo che guarda al futuro

Spazio Aperto 27

È possibile potenziare il trasporto merci ferroviario?

Sguardi e Traguardi 30

Le donne cambiano...

Verso una carta per la mobilità delle donne

Finestre 34

"L'incontro" di Michela Murgia

Muovi Firenze 2012

Immagini 36

L'*Omino* del tram

Il servizio fotografico è stato realizzato da
Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Regole, investimenti e risorse
La vera sfida per la produttività

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Non s'impara mai. Il governo ha ripreso il tema della produttività, sicuramente di grande rilevanza per il futuro del paese, ma ancora una volta la questione è affrontata nel modo sbagliato. Le decisioni di Monti non sembrano discostarsi molto dalle politiche liberiste del pessimo governo di destra che lo ha preceduto.
La produttività continua ad essere valutata attraverso il costo del lavoro che rappresenta uno dei fattori ma non certamente il solo a determinare la competitività dei sistemi. La possibilità di affrontare la recessione, rimettendo in moto positivamente l'economia del paese, non dipende molto dal costo del lavoro e dal reddito dei lavoratori. Questi sono ormai talmente compressi da basse retribuzioni ed alta tassazione da essere una delle ragioni fondamentali del crollo dei consumi e della recessione.
I fattori di produttività complessiva del sistema paese e dei suoi sottosistemi geografici o settoriali dipendono molto dall'azione del governo per il sostegno all'innovazione tecnologica, per la capacità d'intervento sull'organizzazione dei sistemi produttivi e per la programmazione degli investimenti.
È del tutto evidente che l'attuale governo si aspetta la ripresa dal taglio della spesa pubblica e dal contenimento del costo del debito che dovrebbe liberare risorse, insieme ad un più efficace contrasto all'evasione fiscale e contributiva. Si tratta di scelte politiche che si sono dimostrate incapaci di rimettere in moto l'economia con gli effetti crescenti di aumento della disoccupazione e di contrazione dei redditi.
L'attenzione alla produttività dovrebbe riguardare le azioni necessarie verso quella più generale di sistema, raggiungibile attraverso la programmazione degli investimenti e la regolazione dei comparti produttivi.
Il caso Fiat dovrebbe essere sufficiente per chiudere definitivamente lo schema secondo il quale basta aumentare i ritmi di lavoro e contenere le retribuzioni per favorire gli investimenti e recuperare competitività nel mercato. Questa ricetta senza innovazione e qualità dei prodotti si è dimostrata fallimentare, come in molti altri casi che hanno portato alla cancellazione di interi settori produttivi nel nostro paese.
Nel caso dei trasporti gli effetti di queste scelte politiche sono enormi, in quanto la mancanza di programmazione e di regolazione agisce come fattore di costante riduzione della produttività complessiva del sistema e comporta dirette conseguenze su tutte le attività del paese.
I trasporti dentro la recessione possono svolgere un'importante funzione anticiclica aiutando la ripresa. Tutto questo non può avvenire lasciando fare al mercato e alla competizione senza regole e comprimendo sempre di più le condizioni e il reddito dei lavoratori. Scelte fatte ricercando per la via sbagliata una produttività del lavoro che ormai in molti dei nostri settori si traduce in precarietà, assenza di regole e sfruttamento nella ricerca di margini che un sistema disastrato non è più in grado di fornire alle imprese.
La chiave per il recupero di competitività e di produttività del sistema paese sta anche nella politica dei trasporti che continua a mancare. La discussione si svolge ancora intorno alla necessità di accrescere le liberalizzazioni nel settore, nell'attesa che il mercato produca il miglioramento necessario per recuperare efficienza e produttività. Questa rappresenta una soluzione comoda, sostenuta da un discreto numero di cosiddetti esperti del settore, non ancora castigati dai fallimenti e dai danni che l'aspettativa ideologica del miracolo liberista ha prodotto e continua a produrre nei trasporti. Mentre servono più regole, si agisce per cancellare il poco che esiste e si tagliano risorse indispensabili che non saranno certamente recuperate dall'azione della concorrenza in un mercato con pochissime attività contendibili.
In tutti i settori dei trasporti sono molte le prove del fallimento di queste scelte, ma non è sufficiente. Il paese continua ad avere bisogno di un sistema ed ha invece a disposizione una competizione senza regole tra le diverse modalità e all'interno di ciascun settore, non certo in grado di risolvere il problema della produttività dell'intero comparto.
La Filt ha posto da tempo, senza ottenere risposte, il tema della necessità di dotare il paese di una politica dei trasporti in grado di realizzare interventi di regolazione, di programmazione e d'indirizzo degli investimenti. La produttività di sistema che abbiamo sempre rivendicato ha bisogno, per realizzarsi, di regole, di investimenti e di risorse che, se impegnate in una logica di sistema, sono un investimento per il futuro del paese.
La disastrata realtà dei trasporti italiani costa al paese, secondo stime convergenti di diversi osservatori, almeno un punto e mezzo di PIL, per la mancanza di efficienza e d'integrazione tra modalità, per la situazione delle imprese non in grado per dimensioni e capitalizzazione di competere nello scenario europeo e per i gravi limiti infrastrutturali.
È questa la principale sfida della produttività dei trasporti e, in buona parte, quella della produttività del sistema paese. Sfida che si vince attraverso una politica dei trasporti in grado di costruire un vero sistema industriale nel settore.
Le questioni della produttività che riguardano il lavoro attraverso i contratti si affrontano applicando l'accordo interconfederale del 28 giugno 2011. Questo può aiutare il confronto, al quale siamo pronti e disponibili ma che rischia di rimanere scarsamente utile se il governo continuerà a tagliare risorse che mettono in ginocchio il sistema senza occuparsi delle necessarie politiche di investimenti, di programmazione e di regolazione.

“Il Mezzogiorno: *prospettive per l’occupazione e proposte per contrastare la crisi*”

Il lavoro, il rapporto tra Nord e Sud, i tanti squilibri storici e soprattutto il dramma della disoccupazione e del mancato sviluppo. Insomma, il futuro del paese visto dalle regioni che si affacciano sul Mediterraneo. Nello stesso tempo, la necessità di accendere i riflettori sul rapporto tra parti sociali, in particolare il sindacato e il governo. Sono stati questi i temi al centro dell’assemblea nazionale della Cgil sul Mezzogiorno che si è tenuta a Salerno il 13 e 14 settembre scorsi.

Due giornate che si sono sviluppate attraverso gli interventi su un doppio filo conduttore: la condizione meridionale come cartina di tornasole per il rapporto col governo e la riflessione sul rapporto del sindacato stesso con la recessione e sulla necessità d’innovarsi nella contrattazione, compresa quella nei territori.

Si è trattato quindi, in sostanza, di un primo passaggio della Cgil verso la Conferenza di programma che si terrà nel 2013, probabilmente prima della prossima campagna elettorale. Per questo è molto importante sottolineare che il perno della riflessione e delle scelte organizzative della Cgil per i prossimi mesi sarà il Piano del lavoro, la cui bozza è già oggetto di dibattito e di lavoro in tutte le strutture.

Non è stato un caso che nel titolo dell’assemblea nazionale, “Il Mezzogiorno: prospettive per l’occupazione e proposte per contrastare la crisi”, sia stato inserito il concetto del Piano del lavoro.

La due giorni dedicata alla questione Mezzogiorno ha avuto ospiti rilevanti come Alessandro Laterza e il ministro Fabrizio Barca. Il primo giorno ha parlato anche il sindaco di Salerno, la città ospite, Vincenzo De Luca.

L’assemblea è stata chiusa dalla tavola rotonda “Contrattazione e strumenti di intervento per una politica della coesione territoriale”, con il ministro della Coesione territoriale, Barca e l’intervento finale del Segretario Generale della Cgil, Susanna Camusso.

L’obiettivo della Cgil è giungere a un vero e proprio Piano del lavoro perché, se il malato è cronico, una medicina blanda non può bastare. “Guardiamo al futuro, è una sfida per il Sud e per tutto il Paese”, ha precisato Susanna Camusso in conclusione del dibattito. Una discussione, quella sul lavoro, che però va fatta senza strumentalizzarne l’oggetto “come invece si sta facendo sulla produttività, sullo

Statuto dei lavoratori”. “Non ci interessano - ha spiegato ancora Camusso - le proposte di breve periodo. Vogliamo un impianto strategico e cambiamenti strutturali e sappiamo di avere bisogno di una politica di qualità, che ci vogliono alternative di governo”.

Dunque, ripartire dal Mezzogiorno - dove dall’inizio dell’anno sono stati bruciati circa 40mila posti. E bisogna ripartire dal Sud in due modi, ma con le mosse giuste per difendere le attività produttive.

Prima di tutto, è necessario reagire e resistere alla crisi, difendendo i posti di lavoro. Poi, tra qualche mese, intervenire nello specifico con un focus sui servizi pubblici e sulla cittadinanza. “L’idea di fondo che il Nord può andare dove vuole senza politiche coordinate è sbagliata”, ha chiarito Camusso. “Una programmazione che tenga conto dell’equilibrio che c’è tra Nord e Sud è fondamentale. Occorre porsi la domanda sugli squilibri che si determinano. L’assetto produttivo e sociale del Paese è cambiato, un Progetto Paese presuppone una riduzione delle differenze. Occorre fare del Mezzogiorno la

chiave per affrontare questo tema, perché c'è una parte del Paese che ha bisogno di essere difesa e salvaguardata.
Cittadinanza e welfare devono andare a braccetto, e non si parli solo di assistenza, o peggio ancora della tendenza all'inginocchiamento: se vogliamo immaginare un progetto comune, dobbiamo lavorare per ridurre le differenze".
"Quando rilanciamo l'idea dell'intervento pubblico – ha spiegato Susanna Camusso -

non pensiamo ai vecchi modelli. Il tema vero è come ricostruire la frantumazione, lì bisogna decidere su cosa puntare. Per esempio, possiamo immaginare che il Sulcis sia una straordinaria area in altre attività, ma se portiamo via il lavoro, oggi, non si farà altro che obbligare chi vive lì a migrare in altri posti dell'Italia o del mondo. Il pubblico - ha chiarito - deve avere un ruolo di orientamento e bisogna smontare l'idea che il welfare sia solo un costo, perché i tagli alle amministrazioni locali tagliano le possibilità di investimenti a livello territoriale, quelli che storicamente ci hanno fatto crescere nel passato". La priorità resta l'allentamento del Patto di stabilità per i Comuni, altrimenti c'è il rischio di non farcela. "Chi ha il 70% di raccolta differenziata fa risparmiare tutti e a quel Comune non possiamo dire le stesse cose che diciamo a chi sperpera le risorse". E poi, "puntare sulla conoscenza e sull'istruzione, nidi e materne, fare qualche centro commerciale in meno e rinnovare la grande distribuzione".

(a cura della redazione)

Quando la fede parla ai non credenti

Un ricordo del Cardinale Martini

di Don Raffaello Ciccone

A Milano abbiamo vissuto una grande commozione per la morte del Cardinale Carlo Maria Martini e, nello stesso tempo, abbiamo scoperto molto stupore per ciò che si è detto sulla sua vita e ciò che è avvenuto attorno alla sua salma. Centinaia di migliaia di persone hanno voluto dargli l'ultimo saluto, non solo credenti cattolici ma ebrei, musulmani, cristiani protestanti, cristiani ortodossi, persone indifferenti alla fede, atei: tutti con molti ricordi nel cuore e molta riconoscenza per ciò che avevano ascoltato, colto, capito. Ma si è mosso anche il mondo economico, politico, sociale, intravedendo così la statura di una personalità di altissimo livello e coerenza di vita.
Entrato nella Compagnia di Gesù a 17 anni, Carlo Maria Martini è stato consacrato sacerdote il 13 luglio 1952. Apprezzatissimo per le sue competenze negli studi biblici, fu rettore a Roma al Pontificio Istituto Biblico dal 1969 al 1978. Nel 1979, Giovanni Paolo II lo nominò vescovo di Milano. Una tale scelta era inimmaginabile per la lontananza di esperienze e di cultura, ma Giovanni Paolo II ritenne, avendolo conosciuto in alcuni incontri nella spiritualità e nella profondità di pensiero, che fosse la persona più adatta. La diocesi di Milano, tra le 288 in Italia, è la maggiore e, nel mondo, tra le più grandi. Martini era il 142° vescovo ed è rimasto a Milano 22 anni e sei mesi, un periodo lungo e anche molto difficile. Scelse come motto dello stemma, che ogni vescovo deve darsi per usanza, questa frase di Gregorio Magno: "Pro veritate adversa diligere, per la verità ama e affronta le difficoltà".

Ricercare la verità

Egli intese allora ricercare la verità, attraverso il cammino degli altri, le loro testimonianze e il proprio personale percorso morale e di vita. Il Cardinale Martini percepiva fortemente la responsabilità e il peso di rappresentare un punto di riferimento per moltissime persone nel mondo. Perciò la verità non era tanto un desiderio personale di correttezza ma una profonda responsabilità che comportava sostegno e aiuto dei molti a lui affidati dal Signore per il suo ruolo di Pastore. Così sapeva di dover trasmettere fiducia in ogni circostanza e guardava sempre al futuro, pensando che sarebbe stato migliore del passato, soprattutto grazie alle idee e all'impegno delle nuove generazioni.

La scuola della Parola

La conoscenza della Bibbia e l'amore per questa Parola del Signore furono il suo più grande impegno e la sua passione. Fu riconosciuta a livello mondiale la sua competenza sul greco utilizzato nella scrittura del Nuovo Testamento e fu coinvolto nella ricerca di un testo critico valido per tutti, scientificamente garantito. È indispensabile questa premessa per capire perchè il Cardinale Carlo Maria Martini ha più volte manifestato il desiderio che sulla sua tomba ci fossero le parole del salmo 118 [119]: **«Lampada ai miei passi la tua parola, luce al mio cammino».**
L'appuntamento mensile in Duomo come momento di lettura e di

riflessione raccoglieva fino a 6000 giovani, seduti per terra o sui gradini degli altari e il cardinale Martini stava semplicemente seduto in mezzo a loro con un microfono davanti.

Discorsi alla città

E la sintonia con Milano si misura anno dopo anno nella ricorrenza di sant'Ambrogio, attraverso i "Discorsi Alla Città", in cui Martini si confronta con la "città dell'uomo" e con i suoi travagli: dal terrorismo alle nuove modalità della politica, dalla crisi di Tangentopoli al leghismo degli anni di Formentini, fino all'incontro con l'Islam e all'apertura del nuovo millennio, carico di attese ma anche di ombre dopo gli attentati dell'11 settembre 2001. Vennero anni diversi, in cui al peso del piombo si sostituirono giochi di interesse e di tangenti. Nel 1984 e nel 1987 fece due interventi pesanti contro la corruzione, in anni che non erano ancora quelli conclamati di Tangentopoli e Mani pulite. Pronunciò frasi come "finché la nostra società stimerà di più i furbi, che hanno successo, un'acqua limacciosa continuerà ad alimentare il mulino dell'illegalità". Anche nel discorso alla città

del 1986 anticipava l'esistenza di "camere oscure" dove i politici non chiari si spartiscono affari e tangenti. Suscitò malessere, stupore per la denuncia che veniva da un pulpito così inusuale, ma non si mosse nulla.

La moderazione

Nel 1999 il Cardinale Martini interviene in quella interpretazione corrente che mette i cristiani tra i moderati. "Tra le forme pericolose di adulazione sta la persuasione o meglio il pregiudizio diffuso che chi opera in politica ispirato dalla fede debba distinguersi sempre e quasi unicamente per la sua moderazione. C'è certamente una moderazione buona che è il rispetto dell'avversario, lo sforzo di comprendere le sue istanze giuste e anche di relativizzazione dell'enfasi salvifica della politica. Ma per quanto riguarda le proposte, le encicliche sociali vedono il cristiano come depositario di iniziative coraggiose e di avanguardia".

Violenza a Milano

Celebrando i funerali di Tobagi, ucciso il 28 maggio 1980, Martini si rivolge agli assassini invitandoli a "mettersi in dialogo" e "combattere liberamente, coraggiosamente, a viso aperto, con le parole, con gli argomenti, con la forza della verità stessa". E quel dialogo Martini lo persegue tenacemente, visitando a più riprese i terroristi nelle carceri, nel segno di quell'intercedere – camminare nel mezzo, tra le parti in conflitto – che sarà un tratto ricorrente del suo magistero. Fino a raccoglierne la resa delle armi quando, il 13 giugno 1984, in arcivescovado sono recapitate tre grosse borse che contengono un piccolo arsenale: il segno della resa di una lotta armata ormai esausta, che nel Cardinale di Milano aveva trovato un interlocutore attento e partecipe, piuttosto che un giudice.

Rapporto con l'Europa

Sostenne con vigore il cammino dell'Europa, rendendosi conto che molte paure e interessi di gruppi rendevano sempre più difficile una integrazione che non fosse solo economica, ma anche politica. Non ci siamo arrivati neppure ora, anche se proprio la crisi ci obbliga a rivedere le chiusure e gli individualismi.

Cattedra dei non credenti

La Cattedra dei non credenti, avviata nel 1987, fu una straordinaria novità. Una serie di incontri a tema in cui Martini chiamava a dialogare personalità di fedi diverse o non credenti, a partire dalla convinzione che "Ciascuno di noi ha in sé un credente e un non credente che si interrogano a vicenda". Dialogo, meditazione, amore alla libertà, sono forse le caratteristiche dell'uomo in cui la città riconobbe se stessa e la sua vocazione a terra di mezzo, di incontro tra diversi. La capacità di dialogo rispettoso e schietto con la cultura laica suscitò sorpresa e accoglienza. Alla domanda che gli fu rivolta in un'intervista "Lei in che cosa crede?", rispose "alla ragione umana" aggiungendo che questa era necessaria per accostarsi senza pregiudizi al dato rivelato per scoprirvi la sapienza della vita.

Voglio una chiesa umile, libera e sciolta

E questo è il compito della Chiesa. Il Cardinale Martini ce lo ha voluto insegnare con le sue parole e con la sua esistenza. Egli ha vissuto con amore il significato della Parola che ha ascoltato con attenzione, lasciandosi coinvolgere, nei problemi e nella fatica della gente. La sua novità, fondamentalmente, è stata questa.
La Chiesa, come l'arcivescovo amava dire, "è seme, lievito, «piccolo gregge» e non potere, privilegi, riconoscimenti".
Nella società dominata dall'economicismo, in un tempo in cui si fatica a respirare fede, speranza e carità, il Cardinale ha parlato di tutti i temi importanti e significativi. Non vi era fatto di cronaca rilanciato dal telegiornale che non trovasse eco in lui. E' come se egli dicesse dentro di sé: "Che cosa Dio vuol dire con questo avvenimento?" È il richiamo che ci fa il Concilio in un suo documento: "Il Signore si manifesta mediante parole e fatti: le parole sono la Scrittura ma anche i messaggi delle persone, i fatti sono la storia da interpretare".

Il magistero del cardinale Martini sui problemi del lavoro e più in generale dell'economia

Stupisce la riflessione e la mole di lavoro prodotto poiché si allarga a svariatissime realtà che toccano i problemi delle persone e resiste alle intemperie del tempo e alla sua vulnerabilità.
Dalla crisi del lavoro degli anni '80 alla rivoluzione strutturale che stiamo vivendo per via della globalizzazione a metà degli anni '90, sono maturate le sue riflessioni sul rapporto tra l'etica e l'economia, etica e lavoro, etica e impresa.
Ricordo l'interessamento alle RSU di moltissime ditte che lo interpellavano in momenti di crisi o di difficoltà e che passavano per l'Ufficio della Pastorale del lavoro che si faceva tramite.
Il Cardinale era informato di ogni richiesta ed era fortemente interessato.
Ricordo ancora un suo intervento, molto apprezzato, davanti a 3 mila operai della Pirelli, ma anche i dibattiti sul tema del profitto con Agnelli, Romiti, De Benedetti. Lui era dell'opinione che il profitto non andasse demonizzato, ma neppure divinizzato, trasformato in un idolo in nome del quale poter fare tutto.

Due appuntamenti annuali

La "Giornata della Solidarietà". Si celebrava ogni anno a gennaio nella diocesi; era iniziata nel 1982 alle avvisaglie di crisi occupazionali già in quel momento, dopo il boom economico degli anni '60 e '70, con lo scopo di coinvolgere le comunità cristiane, utilizzando un documento su un tema da sviluppare e ripensare.
La "Veglia dei lavoratori". Si organizzava, soprattutto nelle sette zone pastorali, nei luoghi di lavoro e di crisi. Era un incontrare i lavoratori coinvolgendo la comunità cristiana e le veglie erano aperte a tutti: credenti e non credenti, comunque persone che erano preoccupate e coinvolte da quei problemi.

Il Cardinale è stato spesso al centro del dibattito politico

Guardava con attenzione alla politica, come alle cose del mondo. Considerava la politica come l'esercizio della libertà nella costruzione di quella che Lazzati chiamava la "città dell'uomo". Ha scritto: "L'illuminismo e il cristianesimo che innervano la nostra civiltà, pur essendo storicamente in contrasto, con il tempo hanno prodotto una sintesi preziosa che fa perno sulla dignità della persona umana e sul carattere inalienabile dei suoi diritti fondamentali". Un non credente non avrebbe potuto scrivere una cosa così profonda.

Due testi significativi del Cardinale Martini

SINDACATO

Attorno agli anni 2000, il cardinale Martini fu invitato ad un convegno sindacale e ne fu lieto poiché si accostava a questo mondo per cui ha nutrito sempre una sua nostalgia di unità per costruire insieme.
"Il Sindacato, nella propria vocazione, ha come prospettiva non quella di chiudersi in interessi di parte, ma di collaborare con la forza che viene dalla base e dalla coscienza di un popolo per portare, rispettando limiti e competenze, un contributo di solidarietà per il bene di tutti.
Di fronte ad ogni ideologia selvaggia di consumismo, di sfruttamento e di libertà senza limiti anche quando si esplica a danno degli altri, noi richiamiamo la responsabilità della libertà che è

benessere per tutti, rispetto delle culture e delle differenze, attenzione ai più deboli.
Per il Sindacato, mi sembra, che suo primo compito sia di essere sentinella a quel diritto al lavoro che è fonte di fiducia ed elemento di coesione sociale nel tessuto della convivenza".

"In quest'ottica si profila la figura del sindacalista come colui che si mette in leale rapporto con gli altri, responsabile dei diritti umani, capace di reggere l'utopia e di contagiare anche coloro con cui opera agli stessi suoi entusiasmi. Non ha preoccupazioni per propri interessi monetari e rifiuta il privilegio che è il tarlo di ogni convivenza. Preoccupandosi di ciascuno, difende non i soldi ma il valore delle persone lottando anche per il giusto riconoscimento economico.
A tale profilo generale il sindacalista guarda nell'azienda i lavoratori che a diverso titolo vi lavorano: dalle cooperative ai lavoratori del week-end, dagli extracomunitari alle persone fragili, dai giovani che hanno bisogno d'inserimento agli anziani che si sentono disorientati.
E poiché il clima nelle aziende si è fatto attualmente più pesante, va considerato, in particolare, il lavoro delle donne che spesso sono in difficoltà, quello degli ultra quarantenni che facilmente sono lasciati come esuberi per poi magari sostituirli con persone che costano meno in salario e contributi.
Vanno ricordati pure i troppi orari straordinari che nella nostra società tendono a coprire il tempo del riposo domenicale, la mancanza di sufficiente sicurezza che moltiplica gli incidenti sul lavoro, lo stesso amplissimo mondo dello sviluppo sostenibile che non deve essere solo problema del Sindacato, ma è tema generale di natura politica.
Mentre vi invito a essere coscienti dei vostri talenti e a sentirvi fieri del ruolo di persone che cercano la giustizia, vi invito anche a cercarla con disinteresse senza indulgere a vantaggi e a privilegi. Ma, anzi, l'impegno parallelo e più grande vada alla formazione che sviluppate per voi e che incoraggiate per gli altri affinché i diversi lavori, che si profilano nell'arco della vita di un lavoratore, non siano traumi che angosciano bensì momenti di ricerca e di scelta di vita diversa.
Prima di concludere voglio dire che spesso tra Sindacato e Chiesa le strade si incrociano, particolarmente sul piano educativo. Mentre riceviamo dal Sindacato l'appello alla concretezza e alla percezione della dimensione strutturale, da parte nostra rilanciamo il richiamo alle motivazioni, ai valori, al senso della vita, al significato alto di ogni persona, uomo o donna".

PER UN'AUTENTICA SPIRITUALITÀ DEL LAVORO.

Nove punti programmatici per rimettere il lavoro al centro dell'attenzione pubblica

1. Il primo punto, inalienabile, è la dignità di ogni essere umano. Ogni persona è dunque immagine di Dio, anzi figlio o figlia di Dio, e porta perciò segnata nel cuore quella tenerezza di cui Dio è capace.
2. Dalla dignità di ogni essere umano deriva la dignità di ogni lavoro. Congiungendo tale principio con il primo, se ne deduce che chi ha il lavoro non si può chiudere nel privilegio di una garanzia e di un lavoro tranquillo, ma si deve porre nell'atteggiamento di chi sa conoscere e riconoscere le sofferenze di quanti non sanno o non possono lavorare. Va quindi allargata la base di solidarietà verso le persone più deboli. Non c'è riforma che possa togliere la solidarietà verso le fasce più deboli.
3. Il terzo criterio programmatico per rimettere il mondo del lavoro al centro dell'attenzione pubblica viene indicato dalle parole di Gesù nel discorso della Montagna: "Cercate prima il regno di Dio e la sua giustizia... non affannatevi per il domani...". È il divieto di una eccessiva preoccupazione per il lavoro e l'esistenza. Non è l'unica realtà, c'è qualcosa di più. Soltanto chi cerca prima il regno di Dio, potrà occuparsi con libertà, equilibrio ed efficacia delle sofferenze proprie e dei fratelli.
4. Dai tre atteggiamenti sottolineati, nasce un'autentica spiritualità del lavoro. Va perciò evitato -quale conseguenza pratica- il "lavorismo" o l'ossessione del lavoro. Un credente dovrà allora preoccuparsi di non scegliere lo "straordinario" come ritmo normale di vita, né il "doppio lavoro" come ovvio, pur se nessuno può permettersi di giudicare gli altri, perché ci possano essere problemi gravi o difficoltà economiche altrimenti insormontabili o esigenze imprescindibili di insostituibili conoscenze. Al mondo del lavoro però si può e si deve chiedere di accompagnare le nuove generazioni affinché apprendano presto quelle competenze che permettono di poter sostituire degnamente coloro che hanno terminato il loro impegno lavorativo.
5. Una spiritualità del lavoro si esprime, inoltre, in uno stile di sobrietà e di essenzialità di vita, operando tagli sul superfluo e scelte di consumi alternativi per rispondere a questo ideale. Insieme occorre coltivare una certa scioltezza di azione e di pensiero, sostenendola con l'acquisizione di un sapere sempre più maturo sviluppando le proprie capacità. Qui si gioca la grande sfida sul futuro: acquisire un sapere sempre più maturo sviluppando le proprie capacità.
6. Perché questo criterio abbia luogo e trovi ampia applicazione è necessario promuovere una solidarietà a livelli via via più larghi, fino al livello internazionale; una solidarietà che riesca a far superare la paura oggi indotta dalla globalizzazione dei mercati e dalle sue conseguenze negative, che stiamo toccando con mano in alcuni episodi drammatici. In recenti occasioni ho denunciato tali conseguenze negative e drammatiche, e sono stato fortemente criticato come uno che si ostina ad andare contro processi irreversibili. Occorre, in altre parole, una mobilitazione non solo del mondo operaio, bensì di tutto il mondo imprenditoriale, finanziario e politico per guidare i processi mondiali affinché lo sviluppo di alcune economie e mercati sia il più possibile omogeneo e rispettoso di altre economie e mercati.
7. Settima conseguenza. Per l'obiettivo che ho delineato, ci vuole un nuovo e coraggioso ripensamento culturale dei grandi temi del lavoro e dello sviluppo. In questo fine millennio emerge sempre meglio l'urgenza di "rispondere ai saperi dell'informatica con i nuovi saperi dell'uomo; di affrontare lo spaesamento della globalizzazione con ricostruite e tangibili identità; di interpretare al meglio le spinte della flessibilità evitandone la disumanizzazione dannosa per la stessa impresa; di ripensare l'uso del tempo fuori della consueta dicotomia tra tempo della fatica e tempo del divertimento; di ridisegnare lo Stato e i suoi compiti anche a seguito di simili obiettivi e non solo secondo più o meno astratte ingegnerie istituzionali".
8. Per creare una cultura di sostegno cristiana alla base di tutto il processo, bisogna che nelle aziende e tra i lavoratori ci si incontri pure come credenti.
9. Ritorni perciò il mondo del lavoro ad esser considerato la grande palestra dove ci si allena per le scelte coraggiose dei credenti, dove si sa scoprire la presenza del Signore nei valori di ogni persona, dove l'attenzione verso le persone fragili diventi la misura della solidarietà, non la ricerca dei privilegi e dei corporativismi.

Don Raffaello Ciccone ha collaborato come responsabile dell'Ufficio della Pastorale del lavoro nella Curia di Milano con il Card. Martini dal 1995 al 2002. Attualmente è in pensione e segue ancora come "accompagnatore spirituale" le Acli di Milano e Lombardia.

I tanti spread *di cui non parliamo*

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Gli spread rimossi sono quelli che forse fanno parte di una degenerazione nazionale, tanto antichi che sembrano costituire un elemento del carattere sociale dell'Italia. Nel paese si è generata un'immensa ingiustizia sociale, soprattutto ai danni delle giovani generazioni e verso le quali si devono aprire tutti gli spazi possibili. Invece, sembriamo una società ingessata, impaurita, pronta a difendersi e manifestare con un No issato contro ogni cosa cambi il proprio contesto.

Il dilagare della peste nel '600 era dovuto ad un microbo ovviamente sconosciuto, lo Yermina Pestis, trasmesso da pulci e ratti. Era un'infezione globale che si propagava con grandissima velocità, contro la quale si potevano opporre solo alcune difese che si basavano su intuizioni non scientifiche o sulla chiusura dei malati dentro i lazzaretti. Quello che non era spiegabile, quasi tutto, lasciava diffondere un'altra peste: quella delle credenze, dei miti negativi, delle soluzioni impossibili. Accadeva poi che la peste, così com'era arrivata, se ne andasse senza lasciare tracce del perché e di come difendersi la volta successiva.

Allo stesso modo siamo dentro questa crisi che, arrivata rapidissima, sembra non solo non avere fine ma nemmeno darci modo di comprendere quale sia la via di uscita. Ogni giorno assistiamo ad una babele di linguaggi e ad una divaricazione della lettura della realtà, ad interpretazioni che semplicemente riadattano le proprie ideologie chiamate a giustificare quanto avvenuto sino a prevedere ogni fatto futuro. La semplificazione, lo schematismo, la noia e la mancanza di coraggio non portano ad una radicalità nella comprensione del reale, ma ad una radicalità che annulla al contrario la realtà, rinchiudendola dentro propri recinti precostituiti.

Come per la peste si finisce per usare dati o indizi reali a supporto di teorie ed architetture argomentative sbagliate. Una teoria logica, semplice e apparentemente coerente non è sempre sinonimo di validità, se non di veridicità. Non a caso, laddove la realtà si esplica diversamente da come vorremmo, si verifica una fuga in argomentazioni che vorrebbero piegarla a dogmi ed ideologie oppure lo svuotamento di ogni strumento di lettura, ricadendo nell'apparente semplificazione della ricerca di un nemico da cui discenda il male attuale.

L'eccesso di ideologia che spiega sempre tutto, un'aspirina sempre in tasca contro ogni malanno, e il nascere di quell'antipolitica che rifiuta di confrontarsi con la complessità della realtà e la riduce ad una lotta tra bene e male. Che è l'anticamera di un diverso fanatismo.

Come per la peste siamo di fronte a fenomeni globali che richiedono quindi di essere affrontati nei luoghi ove le decisioni hanno ambiti globali. Sapendo che le scelte nazionali non possono divaricarsi da quelle sovranazionali. Capendo che la scelta del governo nazionale è anche, direi molto, legata a quale ruolo assumerà nel contesto europeo e mondiale.

Parafrasando un vecchio titolo teatrale verrebbe da dire "la globalizzazione è arrivata e io non so cosa mettermi". Oggi non c'è solo la destra e la sinistra con le varie sfumature e storie nazionali. Ma ci sono le destre e le sinistre che si riconoscono nell'Europa e pensano che in quella sede si debbano trovare le vie d'uscita dalla crisi e chi cerca, con dogmi vecchi e nuovi, in quella rottura, non la soluzione alla crisi, ma di provocare una crisi ancor più drammatica. Direi che chi difende l'Europa e quindi l'Euro si iscrive nella storia migliore della sinistra che viene da Altiero Spinelli; chi pensa che si possa sperimentare ogni rottura e che quindi tutto possa accadere, ci spalanca le porte ad un futuro buio.

Allo stesso tempo, basterebbe guardare alla divaricazione dei temi nella campagna elettorale americana per non aver dubbi su cosa auspicarsi. Lo slogan di Romney "Obama vuol salvare il mondo, noi le famiglie americane" ci dice cosa accadrebbe se gli Stati Uniti si dovessero chiudere al proprio interno. Mi ha molto colpito che i reduci recenti di Occupy Wall Street, invece che essere atterriti dalla vittoria di Romney, abbiano manifestato accusando Obama di essersi piegato ai mercati e alle banche. Un evidente segno di confusione politica. Come gli Indignados spagnoli che, al culmine della propria protesta, decisero di non votare alle elezioni politiche.

Siamo di fronte ad una crisi senza precedenti nel '900 per vastità, profondità e durata. E se quella del '29 fu affrontata attraverso aumento della spesa pubblica (con investimenti in infrastrutture) e dei consumi, sappiamo che la sua ricaduta nel '37 fu superata solo attraverso le immense spese belliche costrette dalla guerra.

Ma oggi possiamo immaginare quali aumenti della spesa pubblica e dei consumi (e quindi dei redditi) sarebbero possibili in un quadro globale, economico, sociale e politico tanto diverso? Ci si richiama a Keynes che era un liberale e non un marxista inconsapevole.

Nel '29 non esisteva il welfare che è, al contrario, la prima voce di spesa (con gli stipendi e le pensioni) in ogni paese europeo.

Possiamo agitare ogni nostra discussione, imprecare contro ogni mercato, vero o presunto, ma i punti della realtà in Europa, ed anche, di fatto, negli Usa, sono:

- *come riportare il debito pubblico entro il limite del 60% del Pil in modo da potersene far carico attraverso gli strumenti finanziari comuni e la moneta comune;*
- *come uscire da una recessione/stagnazione che riduce il reddito delle persone e rende di fatto impossibile ogni politica di redistribuzione.*

Se non sciogliamo questi due nodi lo stato sociale, il reddito e il futuro delle persone diverranno elementi che si sgretoleranno nel tempo.

Dobbiamo ipotizzare politiche di investimenti pubblici dentro, non nonostante, i limiti ed i vincoli di riduzione del debito. Sapendo che senza quei vincoli avremmo tassi di interesse che imporrebbero tagli ancora più drastici.

Aggiungo che la coerenza vorrebbe che i tanti neo-keinesyani dovrebbero essere in prima fila a sostenere gli investimenti in infrastrutture, materiali ed immateriali. Invece, sono spesso in prima fila a contestare ogni metro di ferrovia e autostrada e a difesa di entità territoriali locali refrattarie ad ogni interesse generale.

Il dibattito negli Usa, e in molti casi in Europa (vedi le elezioni in Francia), è chiaro. Non sfugge ai temi e non indulge a facili demagogie e facili soluzioni.

Il dibattito in Italia ha, invece, un contenuto spesso ultra politico che preferisce parlare di altro o giocare sulle questioni aperte da contraddizioni pur vere, ma perdendo spesso il quadro drammatico entro cui ci muoviamo. Un dibattito spesso costruito contro e spesso dilaniato da opinioni dentro il partito, sindacato, movimento di cui si fa parte. Si inizia dalla crisi e spesso ci si muove per conquistare un pezzo di consenso. La stessa campagna elettorale ormai aperta prefigura un dilaniarsi del quadro politico in una disputa tra partiti e dentro i partiti che potrà avere come sbocco l'assenza di una maggioranza omogenea in grado di governare.

Forse col tempo capiremo e rifletteremo meglio su questi mesi del dopo Berlusconi e della catastrofe in cui il paese rischiava di precipitare. Una Grecia all'ennesima potenza che avrebbe travolto l'Unione Europea facendo esplodere rancori e odi in questi decenni scomparsi. Basterebbe rileggersi "In viaggio con Alex" di A. Langer ed il suo sacrificio di fronte agli orrori della guerra nella ex Jugoslavia per essere indotti a misurare ogni parola.

Per capire cosa accadrà anche nel nostro paese e alle condizioni di milioni di persone dobbiamo attenderci che l'azione della Bce, e di Draghi, vada nella direzione di tenere ancorata ogni soluzione all'attuale idea di Europa ed alla sua composizione a 27 paesi. In questo dovremmo capire che nel campo europeo vi sono indubbiamente opzioni politiche e scelte possibili diverse, ma vinceranno quelle che avranno il consenso senza generare fratture insuperabili. Si tratta, quindi, di trovare ogni giorno soluzioni dentro mediazioni argomentate. In questo è certo più facile convincere la Merkel, perché quel paese si muove dentro l'Europa ed il suo dibattito interno ne è la dimostrazione, piuttosto che i tanti movimenti xenofobi o di antipolitica o localistici, che auspicano il suicidio dell'Europa.

Se al Monti italiano possiamo contestare molte decisioni, al Monti europeo dobbiamo riconoscere di aver prodotto, con Draghi, la vera svolta ridando un ruolo all'Italia e agendo come punto di mediazione, ma con l'obiettivo di ridare una strategia ad una Unione davvero europea.

Se il tema centrale dei prossimi mesi ed anni sarà stretto tra debito pubblico e crescita economica, il nostro paese non potrà certo illudersi che le decisioni europee siano sufficienti a sollevarci dalle nostre decisioni e responsabilità anche nazionali. E certo dovremo immaginare qualcosa di più radicale, nel senso di trasformazione dell'esistente, che una patrimoniale l'anno. Che è scelta contingente, ma non cambia in profondità il dissesto del sistema fiscale.

Gli spread che richiamo nel titolo sono quelli che abbiamo rimosso, che forse fanno parte di una degenerazione nazionale, tanto antichi che sembrano costituire un elemento del carattere sociale dell'Italia. Possiamo immaginare di avere un concetto della legalità/illegalità come quello cui assistiamo ogni giorno? Possiamo immaginare che la ricchezza privata sottratta al paese attraverso l'evasione fiscale sia un tema da campagna elettorale? L'Italia ha altissimo debito pubblico e bassissimo indebitamento privato. Pensiamo sia un caso? Oppure la vera redistribuzione del reddito in questi decenni è stata questa, lasciando che il welfare fosse sostenuto da un debito pubblico crescente.

Città che sarebbero bellissime e senza confronti nel mondo sono invase dalla sporcizia di cui nessuno sembra curarsi. I cigli delle strade, da quelle urbane a quelle provinciali a quelle di campagna, sono disseminate di lattine, sacchetti di immondizia e plastica. Quale spread diverso fa sì che, varcato un confine, i prati ridiventino prati? Si manifesta contro una ferrovia, solo di qua dal confine, e nello stesso momento continua la devastazione delle coste e del paesaggio da parte di un abusivismo impunito. Pensiamo che, se intere aree del paese sono dominate dalla malavita, questo non sia uno spread imputabile ad altri se non a noi? E quale costo sociale ed umano determina, ben maggiore di tanti argomenti che attraversano quotidianamente il dibattito. Pensiamo che potremo redistribuire reddito e risorse e stato sociale in un clima nel quale ogni categoria/corporazione è contraria ad ogni ipotesi di cambiamento?

Nel paese si è generata un'immensa ingiustizia sociale soprattutto ai danni delle giovani generazioni e verso le quali si devono aprire tutti gli spazi possibili. Invece, sembriamo una società ingessata, impaurita, pronta a difendersi e manifestare con un No issato contro ogni cosa cambi il proprio contesto.

Sotto i nostri occhi il rischio risiede in stati che si contrappongono all'Europa, regioni agli stati nazionali, localismi contrapposti, dinamiche sociali prive di prospettiva. Con la conseguenza che ogni tema, piccolo o grande, si cristallizzi e diventi il campo di battaglia che richiama solo i professionisti della protesta.

Questo elenco, che potrebbe esser ben più lungo, non è un richiamo ad "altro". Al contrario, dovremmo depurare il nostro linguaggio e gli argomenti di cui parliamo da un'esasperante tendenza ad avvitarsi su questioni importanti ma che, non a caso, evitano sempre quelle che ci imporrebbe un'azione, individuale, collettiva, di ogni comunità, che si assuma almeno una parte dei problemi che ci circondano.

Affrontare l'evasione fiscale è la vera rivoluzione redistributiva che potremmo fare. Ma presuppone, insieme agli altri spread elencati, una fase lunga. Insieme ad una leadership politica forte non condizionata ogni giorno da mille ostacoli e, soprattutto, dai mille alibi per cui ogni cosa attiene ad altri e ci si possa sentire perennemente autoassolti da quello che accade.

p.s. In precedenti articoli qualche amico mi ha detto che non parlavo di argomenti sindacali. A me sembra il contrario. Ci si occupa di sindacato occupandosi di quanto ci circonda.

La riforma toscana del Tpl

di Luca Ceccobao – Assessore Trasporti ed Infrastrutture della Regione Toscana

Una 'rivoluzione' necessaria, per salvare e dare prospettiva al settore, garantire l'occupazione e rispondere alle reali esigenze di mobilità dei territori.

Il trasporto pubblico locale vive da mesi uno 'tsunami silenzioso', che rischia di sfuggire al racconto quotidiano della crisi fatto dai mass media, ma che va ad intaccare la vita di milioni di pendolari che ogni giorno usano il bus o il treno, la vivibilità delle nostre città, i tanti occupati del settore.

Con il taglio dei trasferimenti statali iniziati nel 2010 col Governo Berlusconi e solo parzialmente recuperati da Monti, si è passati in pochi anni dalla spesa storica di oltre 2 miliardi e 200milioni di euro di trasferimenti dallo Stato, ai soli 400 milioni del 2010, prima di tornare a circa un miliardo e seicento milioni, ancora però tutti da ripartire tra le regioni.

Un taglio drastico delle risorse che rende sempre più insostenibile l'attuale sistema dei costi del settore e che produce un drammatico paradosso: da un lato, con la crisi ed il caro carburanti aumenta la domanda di mobilità pubblica degli italiani; al tempo stesso, diminuiscono le risorse per sostenere proprio il trasporto pubblico. Un paradosso che si scarica direttamente sulla vita quotidiana di tanti pendolari e lavoratori italiani.

Se vogliamo mantenere in piedi il tpl è certamente necessario portare avanti un'interlocuzione pressante con il Governo per ottenere maggiori risorse, ma non basta: bisogna dare una risposta immediata e coraggiosa che ripensi il sistema attuale dandogli una prospettiva industriale concreta e solida. Rimanere fermi significherebbe non risolvere i problemi che abbiamo di fronte e accettare la logica dei tagli lineari, che sono ancora più iniqui perché colpiscono anzitutto i più deboli.

Per questo, se l'arte del governo è quella di prevedere e provvedere, la Regione Toscana ha scelto da tempo di reagire attraverso una riforma radicale del settore, per uscire da questo momento difficile con un tpl rinnovato, ristrutturato e sostenibile.

La riforma toscana del Tpl

Con la legge finanziaria del 2010 la Regione Toscana ha avviato una riforma complessiva del trasporto pubblico locale su gomma, condivisa con gli enti locali e con le parti sociali ed i soggetti economici interessati, con l'obiettivo di salvare e dare prospettiva al settore per i prossimi anni.

La riforma toscana del tpl è incentrata su una **gara di nove anni** per ottenere un sistema industriale più forte ed efficiente, per garantire investimenti e la tenuta occupazionale nel settore, l'adozione dei **costi e ricavi standard,** un **unico bacino regionale rispetto ai 14 bacini attuali, un gestore unico ed un unico contratto di servizio. Quindi una nuova governance di carattere regionale ed una nuova gerarchia delle reti** (ferro - gomma - adduzione), attraverso una rete davvero integrata e razionalizzata.

Un nuovo tpl con meno consigli di amministrazione e meno sprechi, con una programmazione dei servizi più attenta, razionale ed appropriata alle reali esigenze di mobilità dei territori. Che faccia leva su una dimensione del servizio più ampia in modo da favorire economie di scala, che monitori la spesa attraverso un sistema di costi e ricavi standard, e difenda attraverso una nuova programmazione dei servizi la reale connettività dei territori eliminando sovrapposizioni ed ottimizzando le corse laddove possibile. Non per ultimo, un nuovo tpl con una prospettiva industriale solida, che consenta di difendere l'occupazione in un settore che, forse per la prima volta, si trova ad affrontare a livello nazionale problemi consistenti di ridimensionamento.

L'Intesa con enti locali

Una riforma per stare in piedi ha bisogno, però, di risorse adeguate e certe. Per questo, non potendo contare sui trasferimenti statali, la Regione Toscana ha deciso di mettere risorse proprie, assieme al contributo fondamentale degli enti locali, per raggiungere un livello dei servizi pari al 95% dei chilometri attuali.

Nei mesi scorsi abbiamo, infatti, firmato un'**intesa con gli enti locali** toscani, a partire dalle province e dai comuni capoluogo, nella quale si è stabilita una rete di oltre 100 milioni di chilometri ed il fabbisogno necessario per la nuova rete dei servizi di Tpl: 160 milioni di trasferimenti saranno a carico della Regione, 35 degli enti locali.

I criteri per la costruzione della rete

La progettazione delle reti portata avanti da province e comuni si è basata sull'adozione di costi e ricavi standard che tengo-

no conto delle diverse tipologie di servizi: rete urbana, rete extraurbana, aree a domanda debole.
I criteri utilizzati nella costruzione della rete sono stati anzitutto un **rafforzamento dei servizi urbani e metropolitani,** dove ci sono più residenti e maggiori funzioni. Mentre sono garantiti quelli che abbiamo chiamato i **"binari del tpl",** ovvero quel tipo di **servizio extraurbano strutturato utilizzato principalmente da lavoratori e studenti pendolari** (utenza forte). Il tutto senza abbandonare le cosiddette aree montane o a domanda debole, attraverso un sistema di adduzione ai binari del tpl, o ricorrendo a veri e propri "**progetti speciali**" che non escludano servizi a chiamata, affidamenti locali dei servizi per circa il 5% delle risorse totali della programmazione (ovvero il 5% di 195 milioni di euro).
Senza la riforma avremmo avuto solo tagli lineari difficili da gestire. Grazie allo sforzo progettuale degli enti locali e della Regione, alla fine riusciremo a garantire alla Toscana oltre il 95% della rete attuale, con un risparmio di risorse pubbliche di 40 milioni di euro.

Senza rinunciare agli investimenti

La nostra riforma non vuole rinunciare agli investimenti in nuovi bus. La Regione Toscana, infatti, si è impegnata a sostenere con 30 milioni di euro all'anno l'acquisto di circa 1.000 nuovi bus. Mezzi più accessibili, confortevoli e affidabili, dando così la possibilità concreta di tornare a fare investimenti nel settore dopo un decennio di sostanziale immobilismo, e rendere il tpl più attrattivo per utenti e per chi sui bus ci passa ore al volante.
Inoltre, in un momento di forte crisi economica, fare investimenti significa anche dare fiato al settore industriale della produzione dei bus.

Tariffe ed equità

Per noi è prioritario mantenere l'equilibrio sociale, oltre che economico, nell'erogazione dei servizi.
Senza risorse il tpl muore, e per la nuova gara dovranno essere garantite risorse certe e che sostengano una rete moderna ed efficiente di servizi, anche attraverso un nuovo sistema di tariffazione.
Intanto con un "biglietto pigliatutto", che consenta di viaggiare in modo semplice ed integrato in toscana su bus, treno, nave, tramvia. Ma dovrà essere un biglietto che consenta anche di sostenere un adeguato livello di servizi e, al tempo stesso, di investimenti. La gara dovrà essere sostenibile se non vogliamo ritrovarci a tagliare i servizi, rinunciare agli investimenti o, com'è successo proprio a Firenze, a vendere le società di trasporto indebitate (*v. art. su NOSTOP n. 74*), senza fornire le necessarie garanzie per i lavoratori. Tutte cose già sperimentate nelle nostre realtà e che non possono essere annoverate come dei successi.
Per questo la Regione Toscana ha adottato il principio che "chi ha di più, in un momento di crisi, deve dare di più". Tradotto concretamente significa che di fronte ad un'ulteriore riduzione dei trasferimenti statali, oltre al riassetto complessivo del settore, un eventuale aumento delle tariffe degli abbonamenti sarà commisurato alla capacità di reddito dei cittadini con la previsione di un'esenzione dall'aumento per le fasce di reddito più basse (sotto i 36.000 euro), attraverso l'Isee. Un principio che la Regione Toscana ha condiviso con la Conferenza permanente sul tpl (Province, Comuni capoluogo e una rappresentativa dei comuni "minori") e che vuole applicare per l'erogazione di ogni servizio, come quelli sanitari e sociali, e che rappresenta un principio di equità e di giustizia ancor più indispensabile in un momento di crisi.

Un accordo per difendere il lavoro

Ma una riforma che si preoccupa di agire sui servizi deve anche impostare una prospettiva industriale per il settore, che permetta di salvaguardare i livelli occupazionali. Sebbene ci troviamo davanti ad una politica che è entrata in crisi a livello nazionale, la Regione Toscana ha deciso di fare la sua parte. Per questo il 15 giugno abbiamo sottoscritto un **accordo per la difesa del lavoro** con Filt-Cgil, Fit-Cisl, Faisa e Ugl Trasporto, dove impegniamo 70 milioni in 9 anni, concentrati soprattutto nel primo periodo, per consentire una gradualità di transizione dal vecchio al nuovo sistema e garantire l'occupazione. È la risposta ad una preoccupazione che ci era stata più volte manifestata dalle organizzazioni sindacali, che adesso ci consente

di camminare più spediti verso l'affidamento del nuovo servizio. Questo accordo conferma che la Regione Toscana intende portare avanti una seria politica riformatrice, intervenendo nel cuore della governance di un settore così importante, tenendo però sempre in considerazione le istanze sociali del mondo del lavoro interessate dalle stesse trasformazioni.
Proprio perché consideriamo il mantenimento dell'occupazione un obiettivo strategico, voglio sottolineare che la Regione Toscana ha inserito nell'accordo la questione della clausola sociale, come richiesto tra l'altro con grande forza dalla Filt-Cgil. In questi giorni è stato pubblicato il bando di gara europeo, il 2012 sarà l'anno della gara europea per l'assegnazione per i prossimi 9 anni del servizio di trasporto pubblico locale nell'intera regione Toscana. Una rivoluzione necessaria, così l'abbiamo definita, e non più rimandabile, se vogliamo davvero salvare e dare prospettiva all'intero settore.

Alcuni numeri della riforma del Tpl in Toscana

101,6	**milioni di KM** di rete garantiti con la riforma (contro i circa 108 dell'attuale)
160	**milioni di euro** della Regione Toscana per i servizi di tpl
35	**milioni degli enti locali** per servizi aggiuntivi
1000	**nuovi bus** grazie ai **270 milioni di euro** della Regione per investimenti
70	**milioni di euro** della Regione **per tutelare l'occupazione**
8	**anni**, la nuova età media dei bus circolanti (rispetto ai 12 anni attuali)
1	**solo biglietto** per bus, tramvie, ferrovia, traghetti
1	**sola azienda regionale**
9	**anni di contratto, per stabilizzare settore**
Non definite	le risorse del Governo stanziate per il 2013 ed anni successivi

L'intervista Adriano Tomaro

Direttore per il personale NTV, Nuovo Trasporto Viaggiatori

Quali sono le tappe fondamentali del "progetto NTV" e quali le prime valutazioni a pochi mesi dall'avvio del servizio commerciale? In che misura, in base alle vostre analisi, ritiene possa incidere nel medio periodo l'effetto della crisi economica sulle prospettive e sugli obiettivi di NTV?

Il primo Italo ha mosso i suoi "passi" il 28 aprile scorso. Da allora ad oggi abbiamo trasportato oltre 640 mila persone. Hanno viaggiato 2.218 treni con un tasso di puntualità superiore al 94% e il ramp up è in pieno svolgimento. Contiamo di andare a regime entro fine anno, quando saranno completati i collegamenti tra le 12 stazioni di nove città: Salerno, Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Milano, Padova, Venezia e Torino. Complessivamente siamo soddisfatti: in un periodo difficile per l'economia, il mercato ha risposto bene, abbiamo registrato un indice di riempimento dei treni (load factor) superiore alle attese e il ritorno di chi ci sceglie è molto positivo. Uno degli aspetti della nostra offerta più apprezzati è la qualità del personale, l'attenzione altissima all'accoglienza, frutto di un imponente investimento di NTV sulla formazione. La recessione economica, ovviamente, si ripercuote parzialmente anche sui conti economici di

un'azienda come la nostra e per questo abbiamo spostato di qualche mese il raggiungimento del break even (fine 2014). Ci consoliamo, però, con una riflessione che fa spesso il nostro amministratore delegato, Giuseppe Sciarrone: le più grandi innovazioni – ama ripetere - nascono nei periodi di depressione. Ci voleva il coraggio, la fiducia nel Paese e la lungimiranza dei nostri azionisti per investire, in un momento di così grave crisi, oltre un miliardo di euro interamente privati.
E oggi il nostro piano di assunzioni non si è fermato, andiamo avanti, fino ad arrivare a mille nuovi assunti con contratto a tempo indeterminato in NTV e altri mille nell'indotto. In grandissima maggioranza giovani. Siamo orgogliosi di questo piccolo contributo all'occupazione.

Il settore ferroviario è interessato da importanti evoluzioni normative di origine comunitaria e nazionale che ne stanno ridisegnando l'assetto. A nostro parere, questo quadro normativo è ancora carico di incertezze e contraddizioni, le une e le altre più accentuate nei provvedimenti nazionali di regolazione. Quale valutazione dà su questo tema? Ritiene adeguati i compiti e le prerogative che, in campo ferroviario, sono descritti per la nascente Autorità dei trasporti?

La liberalizzazione del mercato ferroviario nel settore viaggiatori è frutto di una direttiva europea che, entro il 2016, obbligherà anche i nostri partner ad andare avanti su questo fronte. Per una volta l'Italia, anticipando i tempi della liberalizzazione, ha fatto da battistrada agli altri e per una volta la politica italiana ha dimostrato di aver compreso come l'apertura del mercato alla concorrenza sarebbe stata l'occasione per migliorare il trasporto ferroviario, così com'è avvenuto nell'Alta velocità, e modernizzare il Paese. Certamente ci sono ancora molte incertezze e alcuni importanti tasselli da sistemare e mi riferisco, per esempio, alla creazione dell'Authority indipendente, ancora ferma al "palo", e che pure è diventata urgente per regolare il settore e permetterne un'effettiva liberalizzazione. Oppure, anche, all'effettiva separazione tra il gestore dell'Infrastruttura, Rfi, e l'operatore ferroviario pubblico, Trenitalia.
Solo in questo modo si realizzerà una vera ed equa competizione tra soggetti: dunque più lavoro, più sviluppo, più qualità del servizio, più competitività e, soprattutto, possibilità di scegliere.

In più occasioni, i vertici di NTV hanno espresso interesse per il trasporto ferroviario locale, condizionato, però, ci pare, dall'incertezza del quadro regolatorio della liberalizzazione di questi servizi e del quadro di finanza pubblica, nazionale e regionale, riferito a questa attività. È così? Può indicarci, anche schematicamente, quali sono gli elementi che potrebbero portare NTV ad evolversi in questo segmento di mercato?

Abbiamo dimostrato nell'Alta Velocità che la concorrenza fa bene, anche allo stesso ex monopolista che ha dovuto alzare l'asticella della qualità molto più in alto. Eppure oggi si è creato un inaccettabile divario tra il servizio garantito sulle linee ferroviarie veloci e quello regionale, scaduto a livelli di assoluta inciviltà. Ntv ha espresso in più occasioni il suo forte interesse a partecipare e gare eque e trasparenti per l'assegnazione dei servizi ferroviari regionali. Con il decreto "Cresci Italia", le Regioni, alla scadenza naturale dei contratti in essere, saranno obbligate a lanciare gare per l'assegnazione dei servizi regionali. Ebbene, i nostri vertici lo hanno spesso ribadito, NTV è pronta a cogliere la sfida. Studieremo con attenzione i bandi di gara e, se questi saranno realmente aperti e accessibili, parteciperemo con convinzione.

Lo scorso 20 luglio è stato rinnovato il CCNL delle Attività Ferroviarie. Nell'occasione, questo CCNL è stato ridenominato come Area Contrattuale del nuovo CCNL della Mobilità, al cui processo di costruzione NTV ha aderito con l'accordo aziendale del luglio 2011, partecipando direttamente anche ad alcuni incontri negoziali presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Quale valutazione dà dell'accordo di rinnovo contrattuale? In che misura ritiene che possa accelerare l'inclusione contrattuale di NTV rispetto alle scadenze previste dall'accordo aziendale? Come vede il ruolo che può giocare NTV nel percorso di progressiva costruzione del nuovo CCNL unico della Mobilità?

Il rinnovo di un contratto di lavoro è sempre un fatto importante, non scontato. I limiti, a mio avviso, sono però di metodo e contenuto. Al momento è un accordo a cui non hanno potuto partecipare altre associazioni datoriali e le tante altre imprese ferroviarie che rappresentano una realtà concreta e significativa. Questo limite di metodo si riflette anche nei contenuti che rispecchiano fondamentalmente il mondo dell'ex monopolista statale. Nel testo contrattuale si prevede dal prossimo anno l'avvio di un tavolo contrattuale comune a tutti gli operatori. È importante, in tal senso, che ci sia un riscontro della volontà di tenere in adeguato conto il contributo importante delle altre imprese ferroviarie, compresa NTV, che pure più volte hanno espresso la disponibilità a partecipare costruttivamente al lavoro di condivisione di regole comuni, finalizzate alla definizione di un nuovo CCNL per il settore della Mobilità.

A differenza di un bene, un servizio non dispone dell'elasticità offerta dal magazzino e il suo successo dipende dalla sua qualità almeno quanto dalla sua modalità di erogazione. Quindi, quanto maggiore è la qualità del servizio tanto maggiore è la qualità del lavoro che ne deve curare l'erogazione, e questo spiega l'interesse del Sindacato al tema. Il segmento di mercato in cui opera NTV è considerato tra quelli che richiedono alti standard di qualità: ci vuole descrivere l'approccio dell'azienda a questo tema nel rapporto con i lavoratori? In che misura lei ritiene che questo tema possa qualificare le stesse relazioni sindacali e quale le sembra possa essere, o magari già sia, il contributo che la rappresentanza sindacale può dare su questo terreno?

Alla base delle politiche aziendali c'è la considerazione che Italo possa avere successo nella misura in cui i clienti ricevano un servizio che sia in linea con le loro aspettative. Questo obiettivo richiede, dal lato delle relazioni industriali, che il lavoratore sia motivato, vale a dire che le sue aspettative lavorative siano soddisfatte dall'operare in NTV. A mio avviso, la rappresentanza sindacale ha la possibilità di ricoprire un ruolo fondamentale contribuendo a definire un assetto contrattuale equilibrato tra le tutele dei lavoratori e le esigenze produttive dell'azienda finalizzate a garantire ai clienti servizi/prodotti di qualità a prezzi competitivi. Ritengo, infatti, che lo strumento delle liberalizzazioni, se ben attuato dal *policy makers*, è in grado di stimolare la concorrenza tra più imprenditori con vantaggi a favore non solo dei consumatori, ma anche dei lavoratori che collettivamente, proprio grazie all'azione della rappresentanza sindacale, possono partecipare alla ripartizione della rendita da innovazione, derivante anche dall'opportunità di poter scegliere l'imprenditore più efficiente e intenzionato a valorizzarli.

Quali scelte per il futuro di Gioia Tauro

di Nino Costantino, Segretario Generale Filt-Cgil Calabria

La realizzazione del porto di Gioia Tauro è stata avviata nella prima metà degli anni '70 in connessione con il progetto della Cassa del Mezzogiorno per la costruzione del 5° Centro Siderurgico italiano. Ma dall'inizio degli anni '80, con il fallimento di tale ipotesi industriale, si è proceduto ad una riconversione del porto da specializzato per l'industria siderurgica a polifunzionale. (v. art. su NOSTOP n. 5, febbraio 1996)

In questo quadro, si è data la possibilità a Gioia Tauro di configurarsi come porto per il "transhipment" di container, trasportati sia da grandi navi transoceaniche che da piccole navi per la distribuzione di dettaglio.

L'attività del porto ha avuto in breve tempo un importante decollo, raggiungendo la quota di oltre 3 milioni di container/anno movimentati dalla Società MCT, del gruppo Contship Italia, concessionaria di circa 1,5 milioni di mq. di suolo demaniale marittimo, che impiega circa 1500 unità lavorative (oltre all'indotto).

Di conseguenza, il porto è stato classificato di rilevanza economica internazionale con la Legge n°30 del 27.02.1998.

Il porto di Gioia Tauro, dal 1995 fino al 2008, è cresciuto esponenzialmente, ma nel 2009, anche per effetto della crisi, si è evidenziato un forte calo del traffico con un'importante riduzione dei volumi, che ha colpito duramente tutto il sistema portuale, ma soprattutto il settore del transhipment.

In questo quadro, ovviamente, per contenere i costi, le compagnie di navigazione si sono orientate verso alternative economicamente più convenienti, mentre la nascita di nuovi porti di transhipment sul Mar Mediterraneo ha contribuito ad accentuare la forbice tra domanda e offerta e ad aumentare la concorrenza.

La possibile riduzione degli oneri che incidono sul costo del lavoro conduce, a nostro avviso, ad affrontare la necessità di andare oltre il transhipment e creare le condizioni per lo sviluppo di quello che è configurabile come retro porto o zona di attività logistica, comunque un territorio delimitato in cui nascano e si sviluppino iniziative economiche, sia di natura logistico-distributiva sia di natura industriale.

È questo il punto vero della questione.

Perché, se ci limitiamo a guardare alla pura attività portuale, non possiamo non registrare che, nell'ultimo anno, in costanza di cassa integrazione, la produttività è aumentata e i volumi di lavoro si sono sviluppati.

Nel corso degli ultimi anni, è cresciuta la consapevolezza che lo sviluppo del porto di Gioia Tauro e di tutta l'area che lo circonda non può essere legata solamente al transhipment, ma richiede iniziative finalizzate a creare le condizioni necessarie per attrarre sul territorio imprese industriali e logistiche. Lo sviluppo di un "distretto industriale e/o logistico" deve essere integrato con le funzionalità di un grande porto, in grado di generare non solo flussi di container, ma anche di merci che possono essere intercettate dal sistema logistico.

Il Piano di sviluppo strategico per l'area di Gioia Tauro, riprendendo quanto riportato poi nell'Accordo di Programma Quadro (APQ) del Settembre 2010, tenta di definire una prospettiva strategica nuova, capace di proiettare Gioia Tauro dallo status attuale di "Porto di Transhipment" a "Polo Logistico Integrato".

E l'APQ per Gioia Tauro contiene certo l'obiettivo esplicito di creare le condizioni di sviluppo nell'area. Fino ad oggi i risultati sono stati deludenti.

Ma cosa ha impedito la nascita e lo sviluppo di iniziative economiche a Gioia Tauro?

In primo luogo, la questione delle infrastrutture e della sicurezza, ma anche l'assenza di un sistema di incentivi efficaci a favore delle imprese che intendono seriamente insediarsi nell'area di Gioia Tauro per creare stabile e duratura occupazione. La pioggia di contributi a fondo perduto, nel corso degli anni, ha favorito la costruzione di decine di capannoni ad oggi inutilizzati, non ha aiutato la nascita di un distretto industriale vero, ha favorito a volte interessi poco puliti ed ha dimostrato quanto sia poco efficace incentivare esclusivamente la realizzazione di impianti produttivi o magazzini fini a se stessi, in un'area che vive un fortissimo disagio economico sociale.

E noi temiamo che, per esempio, i 40 milioni di contributi a fondo perduto previsti dall'APQ per la realizzazione di nuove iniziative imprenditoriali, prossimi ad essere banditi dalla Regione Calabria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, in assenza di altre misure concrete, possano, ancora una volta, non far ottenere l'obiettivo di sviluppo atteso,

Il "sistema logistico" di Gioia Tauro si sviluppa su un territorio di circa 7,4 milioni di mq retrostante il porto.

A distanza di quasi 10 anni dalla sua istituzione, la Zona Franca nel porto di Gioia Tauro è stata, di fatto, un fallimento.

In questo quadro, qualsiasi ipotesi di intervento sul porto di Gioia deve tenere in considerazione il fatto che il solo transhipment non ha fino ad ora permesso di esprimere le potenzialità enormi di sviluppo che, invece, sono strettamente collegate alla presenza di terminal in cui circolano merci provenienti da tutto il mondo.

Per questi motivi proponiamo, come Filt della Calabria e di Gioia Tauro, così come abbiamo di recente ribadito alla delegazione PD del Parlamento Europeo in visita al porto, che nell'area portuale e retro portuale di Gioia Tauro sia istituita una Zona Economica Speciale che includa le aree demaniali e le aree industriali, con esenzioni fiscali previste e, ovviamente, con precisi vincoli e garanzie sull'occupazione, sui redditi e sui diritti dei lavoratori.

Occorre, in sostanza, guardare a Gioia Tauro con occhi nuovi, per favorire lo sviluppo del Porto e la sua imprescindibile valorizzazione industriale.

Lamerica alle porte di *Milano*

di Andrea Galli, giornalista

E adesso che non sono più prigionieri possono pure scappare. Ma no: non è una fuga. Piuttosto è una liberazione, una tregua, un rifiatare. Così lontani da non riuscire a raggiungerli nemmeno con una email. Sono tornati a casa, paesini e valli del Sudamerica. Un periodo di riposo dopo la tirata. Simon, Rodolfo, Juan e Fidel li avevo conosciuti tra una denuncia e un esposto; ed ero sceso, per avvicinarmi e studiarli, dove erano precipitati, il lavoro nero fatto di abusi e di botte, perché è vero che Milano offre tante opportunità e tanta occupazione ma bisogna sempre vedere come e a quale prezzo.

Avevo scritto di questi quattro signori boliviani di età compresa tra i 32 e i 49 anni, per il mio giornale, il *Corriere della sera*, accompagnato – affiancato –dalla Filt-Cgil che ha combattuto la partita, anzi, diciamo proprio la battaglia. Battaglia. Suona e sta meglio, credo sia la parola giusta. Simon, Rodolfo, Juan e Fidel, beh, loro sono i sopravvissuti. Erano tantissimi i lavoratori in nero, ma quattro soltanto hanno resistito alle intimidazioni e alle pressioni non ritrattando le testimonianze, non evitando le deposizioni dalle forze dell'ordine, dunque consentendo all'inchiesta della Procura di Lodi di poggiare su solide basi. Ci sono stati accertamenti di polizia, carabinieri e finanzieri. C'è la riccamente documentata difesa degli immigrati preparata dall'avvocato Pietro Massarotto. La storia è la seguente.

Per cominciare dobbiamo spostarci fuori Milano, di poco, nel sud-est, vicino alla tangenziale e alle autostrade, in località San Giuliano Milanese, cittadina dormitorio piena di magazzini. Uno è quello della Dhl Express, colosso mondiale delle spedizioni. La Dhl, e ugualmente succede con altri big del settore, appaltano il facchinaggio e la gestione del magazzino a cooperative. Un passaggio semplice, netto e lineare. Da me a te. Insieme dobbiamo garantire il risultato finale. Ma il passaggio spesso si complica. Parte in mille direzioni diverse. Si spezzetta e spezza.

Avevo studiato i movimenti interni alla Dhl di San Giuliano Milanese e avevo visto che, anziché una cooperativa unica, v'era un consorzio di cooperative. E le cooperative nascevano, chiudevano e rispuntavano uguali identiche ma con nomi diversi. Sarà per l'ansia di fare in fretta e di badare al sodo, fatto è che raramente i nomi delle cooperative danno l'idea che qualcuno ci abbia pensato per più di un minuto. I nomi sono sigle, il primo sostantivo che viene in mente, due-tre lettere buttate lì. Conta altro, l'abbiamo detto. Conservo un post-it didascalico che mi aveva scritto un sindacalista della Filt Cgil: "Il vorticoso giro di cooperative, alcune utilizzate per pochi mesi, rende praticamente impossibile qualsiasi controllo sindacale e rende il sistema permeabile a qualsiasi forma di illegalità". Infatti.

In quel vorticoso giro di cooperative rimaneva un unico elemento fermo, ben piantato, inamovibile come una montagna, l'abitudine a sostituire via via i lavoratori con regolare permesso di soggiorno e introdurre clandestini. Ah, parentesi superflua: stiamo parlando di immigrati, italiani quasi zero. È un lavoro che spezza la schiena. Allora avanti tutta con sudamericani, marocchini e tunisini, cingalesi, egiziani. Clandestini. Ma come posso io, cooperativa, dar lavoro a un clandestino? Come mi giustifico (e paro il colpo) con il committente? Produco falsi permessi di soggiorno. Non direttamente, per carità. Non sono così scemo. Leggiamo un passaggio di una nota della Cgil allegata all'inchiesta sulla Gesconet, questo il nome del consorzio di cooperative che operava nella piattaforma di San Giuliano Milanese: "Alcuni dei lavoratori hanno falsificato i loro documenti per fornire un permesso di soggiorno… A Milano c'è un bar lungo la linea del tram numero 15 dove si trovano facilmente permessi di soggiorno… i lavoratori ci hanno detto che per ottenere questi documenti falsi hanno avuto indicazioni su chi dovevano contattare per averli da persone della cooperativa/consorzio". E ancora: "Sappiamo da testimoni che un caporale albanese ha preso soldi per fare lavorare in nero i lavoratori".

Sul *Corriere della sera* avevo poi scritto un articolo di denuncia, apparso sulle pagine della cronaca di Milano con ampio risalto. L'indomani tutti i clandestini vennero di colpo lasciati a casa. Ma la carta alla lunga, poverina, si ingiallisce e indebolisce. Invecchia. I clandestini vennero presto richiamati. E si ricominciò con la schiavitù.

Ci sono tanti modi, mi hanno spiegato i sindacalisti, per pagare meno i dipendenti di una cooperativa. Eccone alcuni. "Indicare un numero di ore lavorate inferiore al numero reale per pagare meno contributi. Cambiare spesso nome alla cooperativa: nella nuova cooperativa i soci sono inquadrati a un livello inferiore. Pagare le ore straordinarie come trasferta: né la cooperativa/azienda né il lavoratore vi pagano le tasse e i contributi. Non riconoscere il passaggio automatico dal sesto livello al quinto dopo 18 mesi di anzianità successiva all'assunzione: questo passaggio spesso non è riconosciuto nei cambi di appalto".

Ovviamente il giorno della pubblicazione del pezzo fui invitato dalla Dhl a un incontro. Ovviamente accettai. Dissero che non ne sapevano nulla e che avrebbero provveduto a ripristinare la legalità.

Feci un giro, una notte, a San Giuliano Milanese. C'era un gabbiotto con un vigilantes. Chiese cosa volevo. *Sono un giornalista*, risposi. Rimediai una bestemmia e la garanzia che avrei preso un pugno se non me ne fossi andato. Sputò rumorosamente e tirò una seconda bestemmia.

C'è un progetto della Cgil, si chiama C.O.S.I'. e punta al reinsediamento dei migranti nel settore merci delle cooperative di facchinaggio. Quando torneranno, Simon, Rodolfo, Juan e Fidel ne faranno parte. Se torneranno. Si immaginavano la solita eterna superata *Lamerica*. Uno ci spera, ci prova, ci crede. Si prepara. Eccome. Fra gli appunti di allora mi è rimasta la fotocopia di una denuncia. Il maresciallo capo della tenenza della Guardia di finanza aveva esordito: "L'ufficio dà preliminarmente atto che il denunciante comprende bene la lingua italiana sia scritta che parlata".

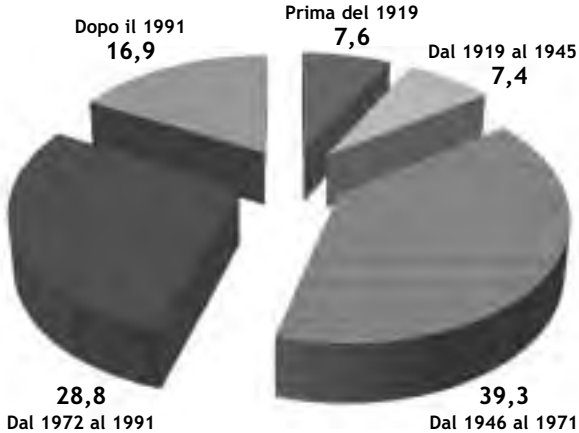
Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile

di Oriella Savoldi, Responsabile Dipartimento ambiente e territorio CGIL Nazionale

Permane una larga sottovalutazione degli effetti dei cambiamenti climatici e della gravità della crisi ambientale in corso. Una lettura più consapevole indurrebbe un mutamento ben più radicale dei comportamenti nei campi delle produzioni, delle costruzioni, dei servizi e degli stessi stili di vita.

Nella crisi attuale, guardare ai bisogni abitativi e ai problemi dell'abitare con l'intento di ricercare soluzioni sostenibili a livello sociale, economico e ambientale, può favorire l'avvio di una fase inedita di trasformazione territoriale, delle città, con benefici per l'intera economia.
Superare sofferenze, disparità di condizione abitativa e carenza di servizi, migliorare la qualità del vivere, comporta un rilancio di attività e di occupazione, bruciate dalla crisi.
I moventi su cui far leva per questa trasformazione, diversamente da quanto si può essere indotti a pensare, non sono del tutto riconducibili alla libera scelta. Ci sono alcune condizioni critiche, infatti, che rendono questa trasformazione "quasi" obbligata.
In primo luogo, perché migliorare la qualità della vita esige un processo di qualificazione del territorio, dell'edificato, delle relazioni sociali e della convivenza, dell'accessibilità ai luoghi, della mobilità, ma presuppone di averla una vita; vale a dire che ci siano le condizioni ambientali in cui la vita possa nascere, crescere e realizzarsi.
Permane una larga sottovalutazione degli effetti dei cambiamenti climatici e della gravità della crisi ambientale in corso; sul fatto che la sopravvivenza presente e futura è messa a rischio da attività umane.
Una lettura più consapevole indurrebbe un cambiamento ben più radicale dei comportamenti nei campi delle produzioni, delle costruzioni, dei servizi e degli stessi stili di vita.
L'attualità della vicenda scoppiata a Taranto mette in evidenza i costi di una crescita insostenibile, che nel passato si è avvalsa della scorciatoia rappresentata dall'alternativa *o lavoro o ambiente*.
Alternativa ormai improponibile, essendo diventato chiaro come il rispetto dell'ambiente sia condizione essenziale non solo per la salute e per la sopravvivenza, ma anche dello sviluppo e della coesione sociale, per i quali, altrettanto vitale è il lavoro.
Se la soluzione che s'impone a Taranto è quella di risanare i reparti produttivi inquinanti attraverso il ricorso a più avanzate e moderne tecnologie, mantenendo una produzione strategica e garantendo gli attuali livelli occupazionali, non meno strategici per la nostra economia sono risanamento, riqualificazione, ristrutturazione che s'impongono nelle nostre città e nei nostri paesi.
L'edificato è un patrimonio considerevole, cresciuto con il boom edilizio degli anni '60 e con l'enorme espansione degli ultimi decenni; necessita oggi, per la maggior parte, di manutenzione e ristrutturazione dentro una logica nuova: quella di una riqualificazione *verde,* per recuperare in qualità, funzionalità e sostenibilità.
Questi interventi sul patrimonio esistente, anche di sostituzione, perché si diano condizioni di qualità e sostenibilità, in particolare di risparmio energetico, e per le ricadute economiche positive che possono innescare, hanno estremo bisogno di una visione strategica, di una cultura consapevole delle relazioni e delle conseguenze sistemiche previste dalla trasformazione verde.
La questione non è di poco conto: si tratta di una trasformazione, che va progettata nel medio lungo periodo, partendo dalla messa in discussione delle politiche urbane fin qui perseguite, innanzitutto, evitando ulteriore cementificazione e consumo di suolo. Intervenire sull'edificato può attivare una trasformazione delle città, dei centri urbani, dei diversi territori e incidere sulla possibilità e sulla qualità del vivere.
È indispensabile una visione strategica; qualsiasi riqualificazione territoriale, dell'edificato, non può che darsi proponendosi il superamento dei rischi presenti nei diversi territori, da quelli idrogeologici, come frane e alluvioni, a quelli sismici.
Questi rischi impongono messa in sicurezza, non più eludibile, se si considerano i danni che vanno aumentando per effetto dei cambiamenti climatici, con la programmazione di interventi nell'ottica dello sviluppo sostenibile.
Una logica, in Italia, ancora tutta da pensare, sebbene sia evidente la sua necessità per evitare tanti errori del passato, i cui nodi e costi, oggi, si presentano in modo drammatico e per affrontare le dinamiche in atto.
Una delle principali questioni, considerando le previsioni di crescita delle popolazioni, è l'inurbamento, fenomeno di scala mondiale.

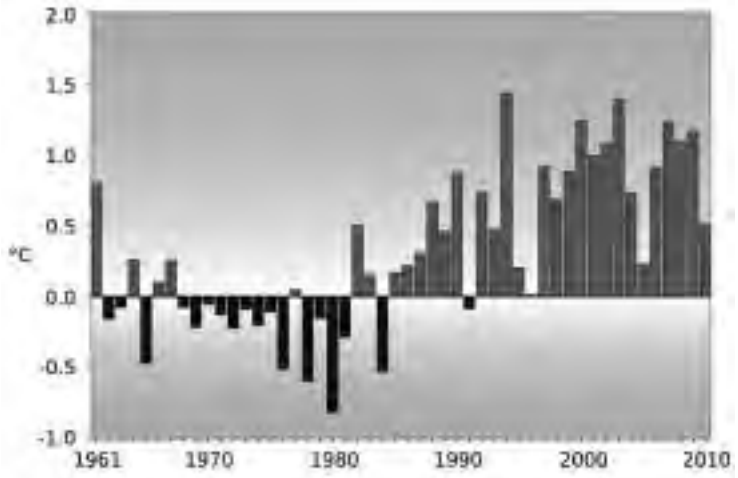
Famiglie per epoca di costruizione dell'edificio in cui risiedono



Fonte : elaborazione Censis su dati Istat "I consumi delle famiglie, 2009"

Riscaldamento climatico

Anomalia media annuale dal 1961 al 2010 (espressa in °C)
della temperatura media rispetto al valore normale 1961-1990



Fonte: Ispra (Rapporto 25/2012)

L'altra è il consumo del suolo, spinta anche dalla ricerca degli enti locali di risorse finanziarie attraverso gli oneri di urbanizzazione. È sotto gli occhi di tutti la compresenza di degrado e di invenduto, di sfratti e di vuoti: carenza e spreco. Qui trovano buon gioco speculazione e illegalità. Di tutte queste contraddizioni sta maturando consapevolezza: lo dimostrano le prese di posizione dell'Associazione dei Costruttori sollecitata dai sindacati degli edili.
Un nodo tra i principali della insostenibilità urbana è quello della congestione da traffico automobilistico privato e da trasporto delle merci; per questo la programmazione della mobilità deve stare a pieno titolo tra i capitoli decisivi del cambiamento urbano.
Per il futuro delle città si tratta di mettere insieme risposte ai bisogni e realizzazione di desideri, coniugando capacità di progettazione e promozione della partecipazione sociale e democratica, vale dire una nuova politica.

Una nuova politica abitativa

di Laura Mariani, Dipartimento ambiente e territorio CGIL Nazionale

Il disagio abitativo non riguarda più solo le categorie tradizionalmente svantaggiate, ma sta diventando un fenomeno sociale che investe trasversalmente la società, interessando la dimensione economica, i consumi e i diritti di cittadinanza.

Una nuova politica diretta ad affrontare i principali nodi problematici che caratterizzano le realtà urbane, non può prescindere oggi dalla necessità di riaffermare come centrali i temi dell'abitare, da decenni relegati ai margini delle agende politiche, nazionali e locali.
Scelte che negli anni sono state orientate quasi esclusivamente ad incentivare l'abitazione in proprietà, hanno rimandato a dinamiche di mercato la risposta ai bisogni abitativi, fornendo oggi un panorama in cui, nonostante nel nostro Paese ci siano più abitazioni che famiglie, nonostante una produzione edilizia molto sostenuta, in particolare nell'ultimo decennio, nonostante siano stimati quasi un milione di alloggi vuoti, la casa rimane un problema per decine di migliaia di cittadini.
Sono, infatti, sempre di più le famiglie che non riescono a trovare un'abitazione che risponda alle proprie esigenze economiche, sia nel comparto pubblico (che nel nostro paese rappresenta appena il 4% dello stock abitativo contro una media europea del 20% e copre un quinto del mercato dell'affitto, contro medie del 45% in Francia e del 66% dell'Inghilterra), che in quello privato, dove vecchie e nuove domande (giovani, single, migranti,

famiglie monogenitoriali o monoreddito, lavoratori mobili) si trovano a fronteggiare un mercato degli affitti con canoni aumentati fino al 150% negli ultimi dieci anni.
Il disagio abitativo non riguarda quindi più solo le categorie tradizionalmente svantaggiate, ma sta diventando un fenomeno sociale che investe trasversalmente la società. Non ci sono dubbi che ci sia una forte connessione tra le politiche abitative e quelle sociali e di welfare e risulta sempre più evidente quanto una politica per la casa influenzi la creazione e lo sviluppo di nuovi nuclei familiari, concorra ad un percorso di autonomia sociale dei giovani che vivono ancora nei nuclei di origine, sia determinante per gli anziani e sostenga anche le nuove domande.
La crisi attuale ha acuito le difficoltà economiche delle famiglie che incontrano sempre maggiori difficoltà nel trovare un'abitazione a prezzi sostenibili ed a mantenerla: i costi dell'abitare, aumentando esponenzialmente negli anni, hanno raggiunto livelli che spesso superano la soglia critica per l'equilibrio familiare.
Gli ultimi dati forniti dagli istituti di ricerca sono chiari: nel 2010 l'aumento relativo ad affitti e utenze ha raggiunto oltre sei punti percentuali, comportando un mutamento della composizione dei consumi delle famiglie. In generale, le voci di spesa hanno visto una diminuzione, tranne la quota destinata all'abitazione. Questa si conferma come voce dai costi in continuo aumento che, travalicando il limite del costo dell'abitazione, condizionano il percorso di vita e di lavoro di una parte sempre più ampia della popolazione e, incidendo pesantemente nella gerarchia dei consumi delle famiglie, determinano problemi economici tanto da diventare motivo di freno per la crescita del Paese.
È indispensabile cercare risposte a queste difficoltà crescenti dei cittadini, sapendo che gli alti costi legati all'abitare incidono soprattutto sulle fasce più esposte di popolazione, quelle più sensibili e più deboli. Un problema che investe nel suo insieme la dimensione economica, dello stato sociale, dei consumi e dei diritti di cittadinanza.
A fronte di questo panorama risulta sempre più evidente l'urgenza di trovare soluzioni che diano risposte concrete al disagio abitativo, a cominciare dall'emergenza sfratti per morosità, aumentati negli anni sia in termini assoluti che percentualmente sul totale e che oggi rappresentano la quasi totalità dei provvedimenti emessi. I Comuni hanno più volte dichiarato di non riuscire più a fronteggiare questo problema che sta diventando una vera "emergenza nazionale".
Trovare soluzioni, tuttavia, implica superare una lunga fase di scelte sbagliate: in primis la chiusura di finanziamenti all'edilizia pubblica, che oggi vede la realizzazione di circa 2 mila alloggi all'anno, a fronte di 650 mila domande inevase presso i Comuni e di una quota pari al 70% delle famiglie in affitto sul mercato privato con reddito inferiore a 20 mila euro.
Il Piano nazionale di edilizia residenziale, inoltre, varato dal precedente Governo, ed annunciato come la risposta ai problemi abitativi del Paese, è rimasto sostanzialmente sulla carta, nonostante una dotazione finanziaria consistente del Fondo immobiliare per l'abitare costituito presso la Cassa Depositi e Prestiti, e del sistema dei Fondi regionali e locali.

Questo per varie ragioni, non ultima l'attesa di rendimento degli investitori che comporta un'alta quota per la vendita, oggi resa più onerosa dalle crescenti difficoltà economiche e dalla stretta attuata dagli istituti bancari nel concedere finanziamenti, ed un livello dei canoni di locazione, per la rimanente parte, spesso insostenibili per le famiglie.
Peraltro il recente "Piano nazionale per le città" previsto nel Decreto sviluppo, *"dedicato alla riqualificazione di aree urbane"*, prevede il reperimento della quasi totalità delle risorse da fondi già destinate all'attuazione del *"Piano nazionale di edilizia abitativa"* modificandone, quindi, la destinazione originaria.
Possibili interventi di edilizia abitativa sono depauperati delle poche risorse messe in campo.
Le recenti misure fiscali (cedolare secca e IMU), per come sono state varate, incidono fortemente sulla possibilità di utilizzo del canale concordato, che doveva servire, secondo la legge 431/'98, a calmierare i canoni. La cedolare secca, oltre a favorire consistentemente redditi più alti e grandi patrimoni, annulla qualsiasi vantaggio fiscale dei contratti concordati rispetto a quelli del canale libero. L'IMU, per le caratteristiche di rigidità e scarsa manovrabilità rispetto alla precedente ICI, anche per i vincoli di compartecipazione erariale al gettito, è difficilmente utilizzabile a favore di chi affitta col canale concordato.
Il fondo di sostegno all'affitto, infine, già insufficiente e ridotto nelle risorse, è stato praticamente azzerato, aumentando le morosità di chi non riesce a sostenere le spese per l'abitazione.
In definitiva, una nuova politica che riaffermi i temi dell'abitare implica la necessità di far uscire questo tema dalla settorialità, individuando indirizzi, scelte programmatiche e stanziamenti. Purtroppo, nonostante l'urgenza, le scelte continuano a disincentivare il settore ed i bisogni di vecchie e nuove domande determinati da modificazioni demografiche, sociali ed economiche, le necessità di maggiore mobilità territoriale, si scontrano oggi con un'offerta al di fuori della portata economica della domanda.

Il contratto della Mobilità *ai tempi della crisi*

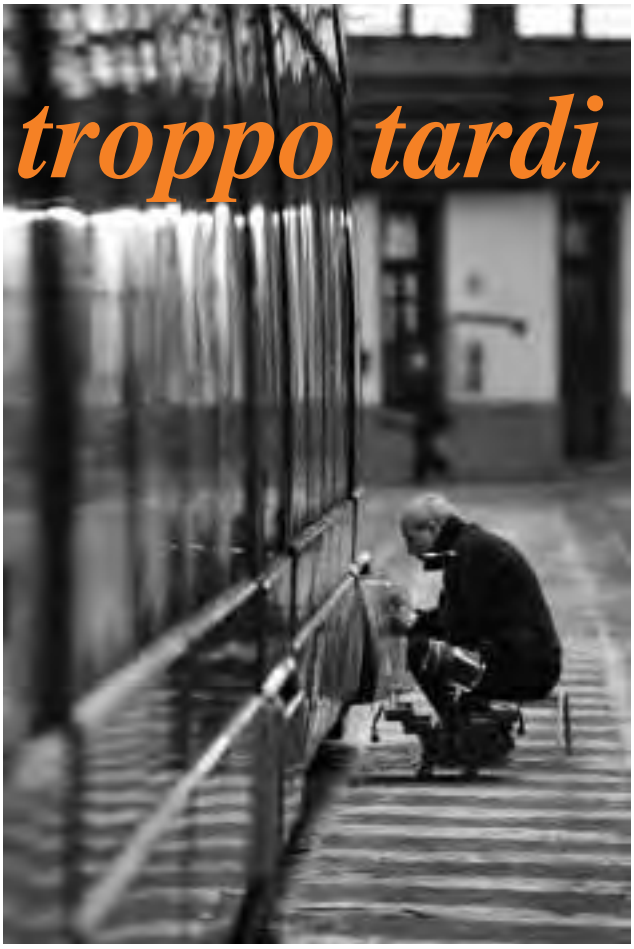
di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

L'obiettivo del nuovo CCNL della Mobilità resta l'unificazione dei due settori, Attività Ferroviarie e Trasporto Pubblico Locale, esposti entrambi a processi di liberalizzazione, competizione e riassetto del sistema delle imprese che rischiano altrimenti di basarsi, in modo quasi esclusivo, su un insostenibile dumping sociale.

Sono due i fronti aperti nella vicenda del nuovo CCNL della Mobilità.
Il primo fronte è rappresentato dal servizio ferroviario remunerativo, in cui la liberalizzazione è in questi anni avanzata in modo disordinato nel trasporto viaggiatori (oggi soprattutto Alta Velocità) e nel trasporto merci.
Il secondo fronte è rappresentato dal trasporto locale, ferroviario e non, e dal cosiddetto trasporto ferroviario "universale", entrambi, di per sé, non remunerativi e da tempo sottoposti a tutte le incertezze e le contraddizioni di prospettiva collegate alle ristrettezze di finanza pubblica.
Al lavoro diretto svolto su questi due fronti dalle imprese di trasporto e, su ferro, dai gestori delle infrastrutture, che totalizza quasi 170 mila addetti, si aggiunge l'ampia area del lavoro indiretto svolto nei servizi appaltati che, limitandoci esclusivamente a quelli integrativi e di supporto, valgono ormai oltre il 10% dell'occupazione nel trasporto ferroviario e quasi altrettanto nel trasporto pubblico locale, per un totale attualmente stimabile in almeno 13 mila addetti.
L'obiettivo del nuovo CCNL della Mobilità era e resta l'unificazione di questo lavoro, esposto su entrambi i fronti a processi di liberalizzazione, competizione e riassetto del sistema delle imprese che rischiano di basarsi, in modo pressoché esclusivo, su un insostenibile dumping sociale.
Il rinnovo del CCNL Attività Ferroviarie, nell'occasione ridenominato CCNL Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie, contribuisce a tale obiettivo per la parte ferroviaria.
Il mancato rinnovo del CCNL Trasporto Pubblico Locale, che d'ora in poi è più corretto denominare CCNL Mobilità/Area Contrattuale Trasporto Pubblico Locale, impedisce, invece, che il processo di costruzione del nuovo CCNL acquisisca il carattere di irreversibilità ed anzi acceleri verso un'ulteriore fase, ormai evidentemente urgente, di armonizzazione, integrazione ed unificazione.
Con il loro arroccamento opportunistico ed irresponsabile, Asstra e Anav sostengono la secca contrapposizione alternativa tra gli interessi che esse difendono, a questo punto riferiti ad una più o meno ristretta cerchia di gruppi dirigenti pubblici e proprietari privati, e quelli rappresentati dai lavoratori e dagli utenti del trasporto pubblico locale, interessati invece, seppure da punti di vista e per ragioni diversi, all'individuazione e alla concretizzazione

di prospettive positive e sostenibili per la mobilità collettiva locale.
Il mancato rinnovo del CCNL Trasporto Pubblico Locale, pertanto, nega non soltanto il sacrosanto diritto degli autoferrotranviari italiani alla tutela del loro reddito e del loro lavoro, ma nega a tutto il lavoro ricompreso nel campo di applicazione del nuovo CCNL della Mobilità uno strumento contrattuale indispensabile e a questo punto, come accennato, anche urgente, al quale ancorare le tutele sociali fondamentali per affrontare in modo sostenibile per il lavoro i processi di riassetto che stanno interessando i diversi segmenti di attività del settore.
Lo sciopero nazionale di 4 ore degli autoferrotranvieri svolto il 20 luglio scorso e quello di 24 ore proclamato per il 2 ottobre riportano la vertenza contrattuale sul piano conflittuale perché il conseguimento del nuovo CCNL, da perseguire in questa fase, intanto, attraverso il rinnovo del CCNL Trasporto Pubblico Locale, passa attraverso la sconfitta ed il superamento dell'arroccamento di Asstra e Anav e il recupero di un'adeguata attenzione legislativa.
Le tutele sociali che servono nell'ambito di questi processi necessitano di una significativa modifica del quadro normativo che li regolano e, per il trasporto locale e per il trasporto ferroviario "universale", dello stesso quadro di compatibilità finanziarie.
Entrambi sono oggi profondamente inadeguati.
Da un lato, infatti, i tagli di finanza pubblica operati a partire dal 2010 sono molto pesanti e, malgrado gli ultimi provvedimenti che, nell'ambito della cosiddetta "revisione della spesa", hanno stabilizzato al 2011 i valori di pertinenza nazionale per il 2012 e, forse, per il 2013, restano costantemente a rischio di inasprimento, anche per effetto delle decisioni delle stesse Regioni, ed hanno già determinato la diffusa riduzione dell'offerta, il peggioramento qualitativo del servizio nella gran parte delle realtà territoriali e il già sensibile aumento delle tariffe ormai ovunque, proprio in una fase in cui la crisi economica produce l'incremento della domanda di trasporto collettivo.
Dall'altro lato, invece, l'accelerazione dei processi di liberalizzazione è guidata da un quadro normativo che ha ulteriormente indebolito le già scarse tutele sociali previste: non solo si pretende che tali processi siano più profondi e rapidi, ma anche che si svolgano con meno tutele per il lavoro.
Quadro normativo che peraltro, a sua volta, torna in discussione su aspetti fondamentali, ma non ancora sui temi connessi al lavoro, dopo il pronunciamento della Corte Costituzionale del 17 luglio scorso. Ecco: la riapertura della discussione imposta da quel pronunciamento può rappresentare l'occasione per ridisegnare il quadro normativo anche con la necessaria attenzione alle tutele del lavoro.
Risorse e regole sono perciò due temi strettamente intrecciati perché, per chiunque non sia accecato da un ottuso approccio ideologico, appare assai difficile non porsi contestualmente il problema della prospettiva del settore, dal punto di vista industriale e sociale, sul versante dell'offerta, e del lavoro che vi si svolge.
Il nuovo CCNL della Mobilità può essere uno dei tasselli attraverso cui comporre positivamente entrambi i temi. Il CCNL, supportato da un idoneo quadro regolatorio di cui formi parte, può essere lo strumento al quale imperniare contestualmente: il riassetto industriale e produttivo del trasporto collettivo a carattere sociale; il mantenimento, nell'immediato, di un adeguato livello quantitativo e qualitativo di questo servizio, predisponendo le condizioni affinché, a breve, se ne possa determinare uno sviluppo; il governo dei processi di ristrutturazione del sistema delle imprese operanti in questo servizio e delle relative dinamiche occupazionali dirette ed indirette; la regolazione della competizione nei segmenti remunerativi.
Se questo è il fine, la sola disciplina contrattuale rinnovata nelle Attività Ferroviarie non è ancora questo strumento, né potrà esserlo il solo rinnovo dell'Area Contrattuale Trasporto Pubblico Locale.
Deve esserlo, invece, il nuovo CCNL della Mobilità quando, attraverso la completa armonizzazione ed integrazione delle due Aree Contrattuali attualmente sottostanti, sarà realizzata una disciplina contrattuale nazionale unica e compiuta, opportunamente integrata da una contrattazione collettiva di secondo livello strutturata e regolata con gli elementi di novità offerti dall'accordo interconfederale del 28 giugno-21 settembre 2011, già introdotti, per le Attività Ferroviarie, con l'accordo di rinnovo dello scorso 20 luglio.
Qualche considerazione merita, infine, il referendum svolto dal 30 luglio al 2 agosto scorsi per la validazione delle ipotesi di accordo del 20 luglio sul rinnovo relativo alle Attività Ferroviarie e all'integrativo aziendale di Gruppo FSI.
Malgrado una collocazione temporale senza dubbio "infelice", resa però obbligata dal protrarsi del negoziato e dalle prime decorrenze previste dagli accordi, le lavoratrici ed i lavoratori chiamati al voto hanno dato una nuova, importante prova di maturità. Il numero dei votanti (oltre il 61% del totale, al quale i ferrovieri di FSI hanno concorso con quasi il 60,2%) e l'espressione di voto (in totale, quasi il 73,3% di favorevoli, dato al quale i ferrovieri di FSI hanno concorso con poco meno del 70,5%) testimoniano consapevolezza e capacità di valutazione, mentre l'approvazione di accordi così impegnativi consegnano alla rappresentanza sindacale una responsabilità importante.
Il voto di lavoratrici e lavoratori per la valutazione e la validazione degli accordi che li riguardano è sempre una buona notizia ed è linfa vitale nel rapporto tra rappresentati e rappresentanti. Lo è ancora di più quando proprio sulle modalità di validazione degli accordi si sono prodotte negli ultimi anni pesanti lacerazioni nel rapporto tra le Confederazioni e, di conseguenza, inevitabilmente, tra gli stessi lavoratori.
In questo caso, inoltre, era la prima volta che le lavoratrici e i lavoratori di FSI erano chiamati a pronunciarsi insieme alle lavoratrici e ai lavoratori degli appalti e di altre imprese ferroviarie sulla medesima ipotesi di accordo di rinnovo contrattuale e questo ci sembra il fatto cui attribuire il maggiore rilievo politico, sia per quanto riguarda, nell'immediato, l'esito di questa vicenda, sia, ancora di più, per la prospettiva del nuovo CCNL della Mobilità.

Alitalia: *prima che sia troppo tardi*



Di Mauro Rossi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Bisogna agire ed assumersi le proprie responsabilità, a meno che non si voglia essere complici del fallimento dell'industria italiana del trasporto aereo ormai prossima. A fronte dello stato di crisi che peggiora quotidianamente, dando luogo ad un reiterarsi di crisi aziendali irreversibili, che generano disservizi, emergenze occupazionali e forte disagio sociale, è urgente un intervento governativo.

In questo stesso periodo, nell'estate del 2008 che volgeva al termine, ci si preparava a qualcosa che nessuno o quasi, prima di allora, avrebbe mai creduto possibile: il fallimento della Compagnia di bandiera italiana. Pochi mesi dopo, in una tradizionale atmosfera italica, condita di nefandezze e speculazioni a danno della collettività, nasceva la nuova Alitalia Cai.

Cosa è cambiato da gennaio 2009 ad oggi? L'esperienza tragica di quel fallimento ha insegnato qualcosa? Quali iniziative sono state assunte a fronte di un fatto cosi traumatico? L'industria del trasporto aereo italiano sta meglio o peggio a distanza di tre anni?

Le risposte a queste domande necessitano di una premessa. Siamo in Italia, un Paese che continua, malgrado tutto, ad avere una memoria labile. Un paese dove il bene collettivo è percepito come bene di "nessuno" e non di tutti. Un Paese dove liberalizzazioni, privatizzazioni, uscita dai monopoli hanno seguito una strada italica, avendo a che fare più con gli interessi di pochi che con il miglioramento della qualità dei servizi per tutti. Un Paese che non ha una visione strategica, una politica industriale, un paese che ha smarrito il valore del lavoro. Un paese che ha quindi perso il contatto con le proprie radici, non solo costituzionali.

Dunque, cosa ha insegnato la tragica esperienza del fallimento Alitalia (e di molti altri piccoli vettori)? A giudicare dai fatti successivi dobbiamo prendere atto che non ha insegnato nulla. Quali iniziative sono state assunte a fronte di un fatto cosi traumatico? Ben poche, se si esclude il fondamentale strumento di sostegno al reddito, che è stato necessario istituire in quegli ultimi anni di agonia della compagnia di bandiera per le migliaia di lavoratori del settore (non solo Alitalia) che hanno perso il lavoro. Una leva fondamentale che ha sostenuto l'industria del trasporto aereo italiano in questi anni e che la Ministra Fornero del "governo dei tecnici" ha visto bene di distruggere. L'industria del trasporto aereo italiano sta meglio o peggio a distanza di tre anni? Sicuramente peggio. Visto che, mentre scriviamo, almeno il 50% delle aziende del trasporto aereo italiano registrano perdite notevoli nei loro bilanci e molte di queste sono prossime al fallimento.

L'assenza di programmazione e scelta politica è la differenza maggiore che si registra tra l'Italia e gli altri stati europei. In nessun altro Paese è possibile che accadano le cose che quotidianamente segnano il destino del trasporto aereo italiano. Altrove si è programmato, si è scelto e legiferato di conseguenza, nel puntuale rispetto delle previsioni UE ma valutando gli effetti, sulla propria economia reale, dei dispositivi e delle normative europee. Sono state assunte scelte di sistema sulla catena del valore, sulla intermodalità dei trasporti e sui sistemi a rete. Inoltre, sono state fatte scelte sulle regole e sulla capacità di esigerle, da noi inesistenti, che hanno accompagnato i processi di liberalizzazione che hanno coinvolto tutta l'Europa, ma hanno sconvolto e distrutto solo la nostra industria del settore. Da diverse legislature si parla di un riordino e classificazione del sistema aeroportuale italiano. La politica italiana ha evidenziato una miopia criminale e per venti anni ha costruito la dinamica dell'aeroporto del collegio elettorale. Il risultato è drammatico: nessun sistema a rete, nessun punto di contatto intermodale. Un microterritorio in competizione contro un altro microterritorio che mortifica e impoverisce ogni volano economico. Prevalso l'assistenzialismo più bieco secondo una logica clientelare e di distribuzione di falso sviluppo e occupazione.

Oggi il governo tecnico annuncia il piano nazionale aeroporti. Di fatto lo stesso studio presentato nel corso degli anni, prima dal ministro Tassone (governo Berlusconi), poi dal ministro Bianchi (governo Prodi) e che ha via via perso, seppure nella teoria, molta della propria originaria incisività. Negli altri stati europei è stato voluto e costruito un sistema aeroportuale, si è difeso un vettore di riferimento, operano solo alcune certificate e limitate aziende di

assistenza qualificata. Gli aeroporti sono generalmente collegati alla rete ferroviaria ad alta velocità. Il vettore di riferimento opera dall'hub nazionale molti collegamenti di lungo raggio garantiti da flotte adeguate allo scopo.
Tutto questo nel rispetto delle direttive europee, assicurando libera concorrenza, ma vigilando e garantendo legalità, qualità dei servizi, sostenibilità economica delle imprese, tutele del lavoro. Nessun altro vettore di riferimento europeo ha una flotta cosi sbilanciata sul medio-corto raggio come ha oggi Alitalia Cai. In nessun aeroporto europeo operano 7 diverse aziende di handling come accade a Roma Fiumicino. In nessun altro Paese europeo sono operativi così tanti aeroporti come in Italia. In nessun altro Paese europeo vige una normativa cosi restrittiva sull'esercizio del diritto di sciopero e sussistono oggi condizioni di lavoro e retribuzioni inferiori a quelle italiane.
Da molti anni il sindacato rivendica una politica dei trasporti. Una scelta strategica ed una iniziativa politica di sistema, per ricondurre alla civiltà ed al rispetto di lavoratrici, lavoratori e cittadini gli effetti distorsivi delle liberalizzazioni all'italiana, ancor di più in un paese, il nostro, dove questi effetti si sono intrecciati spesso con truffe a danno della collettività, con inadeguatezza politica

e manageriale, con l'assenza di competenze. Con il ruolo davvero incomprensibile esercitato dagli enti regolatori in primis Antitrust ed Enac e nella completa assenza della politica.
Molte le iniziative sindacali negli ultimi anni: denunce, vertenze, perfino scioperi generali. Certo, colmare il vuoto ed anni di ritardo non è agevole e la drammatica crisi economico finanziaria che viviamo non può certo aiutare, ma è necessario proseguire e rivendicare risposte ed atti concreti, avanzare e ribadire proposte ed iniziative.
Dello stato del settore abbiamo accennato. A cominciare dalla "nuova" Alitalia Cai. Il piano Fenice ha determinato più cenere che nuovi voli. La cordata voluta e imposta dal governo Berlusconi è alle prese con perdite difficilmente sostenibili e con l'incapacità a ricapitalizzare un'azienda che perde oggi più o meno quello che perdeva tre anni prima un'azienda che impiegava quasi il doppio del personale. Il piano ha schiacciato Alitalia Cai sulla concorrenza di medio raggio, dove l'assenza di regole ed il tollerare pratiche illegali ha consegnato quote di mercato enormi alle low cost. Il programma di consegnare tutto ad Air France nel 2013 si è scontrato con la crisi ed i problemi dell'aviolinea francese che non si può permettere l'acquisizione decisa, anche se negata, dal governo Berlusconi.
Gli altri vettori Italiani sono tutti alle prese con tentativi di sopravvivenza probabilmente impossibili. Meridianafly, dopo l'ennesimo cambio di guida aziendale, annuncia l'ennesima grave perdita, dopo l'acquisizione di Eurofly è giunta quella di Air Italy che di certo non hanno cambiato il trend disastroso di performance, anzi sembrano aver inciso negativamente. Windjet ha riempito le pagine dei giornali in agosto, un disastro annunciato da tempo che il Governo ha scoperto il 12 agosto. Livingston appena fallita è oggi la new livingston ed opera in un mercato in forte contrazione con la speranza di farcela. Blu Panorama si dibatte tra difficoltà enormi e conclamate da tempo. Si è registrato negli ultimi anni un lungo elenco di vettori che nel giro di pochi mesi hanno aperto e chiuso i battenti, lasciando danni, debiti e disoccupazione.
Tutte le aziende di assistenza aeroportuale, l'handling italiano, registrano perdite e non coprono i costi. Ciò accade solo in Italia, dove si è assistito ad una proliferazione di soggetti autorizzati ad operare da Enac che infestano gli aeroporti italiani lavorando sottocosto e mettendo in ginocchio un segmento produttivo, lasciando anche qui debiti e fabbricando precarietà e disoccupazione. Le stesse difficoltà del mondo del catering aereo strozzato dalla revisione dei servizi di bordo. Oggi anche i gestori aeroportuali, concessionari in monopoli naturali, registrano difficoltà. Molti piccoli aeroporti hanno bisogno ogni anno di ripianare perdite – spesso determinate dai finanziamenti illegali a Ryanair- e lo fanno con denaro pubblico. Aeroporti che fanno il gioco del vettore irlandese che opera nell'assoluta evasione delle leggi italiane, mettendoli in competizione tra loro.
I grandi gestori aeroportuali sono spasmodicamente alla ricerca dell'aumento delle tariffe e vivono spesso situazioni difficili con il sistema del credito a causa del sistema italiano delle privatizzazioni a debito. Gestori aeroportuali sempre più lontani dal ruolo di responsabilità che dovrebbero esercitare in virtù delle concessioni loro assegnate e sempre più vicini al ruolo di affittacamere o di imprenditori edili. La manutenzione aeronautica langue e soffre la disastrosa fine di Alitalia che ha determinato impoverimento del segmento e la perdita verso l'estero di lavorazioni fondamentali e di prospettiva per l'industria aeronautica. Perfino l'assistenza al volo subisce i risvolti negativi della crisi economica ed inizia a fare i conti con i problemi generati dall'impoverimento del traffico e delle tariffe.
Bisogna agire. Assumersi responsabilità o essere complici del fallimento dell'industria italiana del trasporto aereo ormai davvero prossima.
La vertenza nazionale trasporto aereo rilanciata nel maggio scorso e la richiesta di istituzione del tavolo permanente sulla crisi del settore presso il ministero dello sviluppo economico vanno in questa direzione.
A fronte dello stato di crisi dell'intera industria del Trasporto Aereo italiano che peggiora quotidianamente, dando luogo ad un reiterarsi di crisi aziendali irreversibili, che generano disservizi, emergenze occupazionali e forte disagio sociale, è urgente e indispensabile un intervento governativo. Utilizzando un approccio industriale, definendo e coordinando iniziative idonee a costruire un esigibile sistema regolatorio, anche attraverso l'introduzione di eventuali interventi legislativi, finalizzati al riordino e riequilibrio della catena del valore dell'intero sistema del Trasporto Aereo Italiano. Con un occhio a ciò che funziona nel resto d'Europa. Definendo norme strutturali e di sistema, la cui cronica assenza falsa le corrette regole di concorrenza tra gli operatori e a breve raggiungerà un punto di non ritorno con i relativi risvolti negativi sul versante economico e sociale.
L'altro cardine della necessaria riforma è rappresentato dalla piattaforma unitaria che rivendica la stipula del CCNL del settore. Per un livello uniforme di tutele generali, per contrapporci al dumping salariale, per affermare il principio della clausola sociale, per la tutela del reddito dell'occupazione e della sicurezza sul lavoro. Per la ricomposizione della filiera produttiva. Regole uniformi per liberare il lavoro dalla morsa della competizione sleale tra le imprese.
Nei prossimi mesi saremo impegnati a costruire, con il coinvolgimento e contributo delle istituzioni e delle Associazioni delle imprese del settore, una vera e propria riforma del trasporto aereo italiano rivendicata da tempo ma da avviare prima che sia troppo tardi.

La responsabilità solidale negli appalti

di Giulia Guida, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Serve una responsabilità sociale delle imprese nell'attivare processi di esternalizzazione che siano rivolti seriamente a scelte di efficienza aziendale e non ad una riduzione dei prezzi e delle tariffe praticate, che creano solo lavoro mal retribuito ed in condizioni di sfruttamento.

Negli ultimi dieci anni lo sviluppo economico e produttivo in Italia è avvenuto attraverso una riduzione degli investimenti in innovazione e ricerca, il trasferimento di quote di utili in attività finanziarie e, in particolare, con un abbattimento del costo del lavoro, come unico ed esclusivo fattore di competitività. La scelta miope di creare ricchezza non con la produzione di beni e servizi, ma attraverso operazioni speculative, ha generato un impoverimento dell'intero tessuto produttivo, una riduzione sostanziale della competitività globale delle imprese italiane ed una conseguente riduzione drastica dell'occupazione. La riduzione del costo del lavoro è stata possibile con l'applicazione della legge 276/03 e delle tante forme di lavoro atipico e precario consentite.
Inoltre, l'uso distorto di diverse tipologie contrattuali in settori particolari ha permesso a tante imprese di abbandonare la cultura dell'investimento nel capitale umano e nella competenza e di generare, di conseguenza, una precarietà dilagante e condizioni di lavoro e di vita incerte.
Il processo di riduzione di attività in seno all'azienda e la sempre maggiore esternalizzazione di interi processi produttivi hanno certamente favorito la possibilità di creare situazioni di dumping normativo, salariale e sociale in molteplici settori industriali come quello della logistica e del trasporto merci, caratterizzato da una committenza ben strutturata e da tantissime piccole aziende spesso cooperative che operano ai margini di condizioni di sfruttamento e legalità.
Il sistema degli appalti e della terziarizzazione rappresenta di sicuro la parte più debole dell'intera filiera della distribuzione delle merci su tutto il territorio nazionale e la disciplina legislativa, attualmente in vigore, non ha avuto un effetto di reale deterrenza sui comportamenti scorretti delle imprese committenti che hanno solo ricavato vantaggi economici dalla riduzione dei prezzi e dalle tariffe praticate, a cui non è corrisposto un avanzamento delle condizioni di lavoro degli addetti e la crescita dimensionale delle aziende.

Attualmente, dopo l'abrogazione della legge 1369/60 sull'intermediazione di manodopera, realizzata dall'art. 85 del d.lgs. 276/2003, la disciplina del principio della solidarietà negli appalti, contenuta nell'art. 29 del 276 e successive estensioni della legge 296/2006, stabilisce un criterio di effettivo potere di risarcimento a favore dei lavoratori coinvolti nell'arco dei due anni, da esercitare nei confronti del committente per i crediti contributivi e retributivi, non onorati dall'appaltatore. Il concetto della responsabilità solidale negli appalti rappresenta, pertanto, un punto fondamentale nella garanzia del rispetto dei diritti dei lavoratori e quindi nell'esercitare un diritto di rivalsa nei confronti delle imprese committenti che esternalizzano attività senza alcuna

forma di verifica, in merito alla credibilità ed all'etica aziendale delle imprese appaltatrici.
Nel corso degli ultimi anni il tema della responsabilità solidale negli appalti è stato oggetto di numerose modifiche, non sempre coerenti tra loro e spesso anche peggiorative nell'ambito dell'applicazione e dell'interpretazione. Questo tema necessiterebbe quindi una vera riforma legislativa organica per regolamentare in senso esteso l'intero perimetro degli appalti sia nel pubblico che nel privato.
Anche la recente riforma del lavoro attuata dal Ministro del Lavoro, Elsa Fornero, ha apportato ulteriori modifiche al testo legislativo. In particolare, nelle premesse sono state integrate le seguenti parole "salvo diversa disposizione dei contratti collettivi nazionali sottoscritti da associazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative del settore che possono individuare metodi e procedure di controllo e di verifica della regolarità complessiva degli appalti". La norma attribuisce di nuovo, come già effettuato e modificato precedentemente, alla contrattazione collettiva un ruolo vincolante e decisivo per le imprese in merito al controllo ed alla verifica della regolarità degli appalti nell'intera filiera produttiva.
Nel rinnovo del Contratto Logistica, Trasporto Merci e Spedizioni, sottoscritto il 26 gennaio 2011 tra le Segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti e le Associazioni datoriali, si è cercato attraverso la firma dell'Avviso Comune tra le parti, di ripristinare, con la richiesta di un provvedimento legislativo, una serie di azioni di controllo e monitoraggio da parte del committente sull'attività dell'appaltatore e sugli obblighi per lo stesso, nella trasparenza dei dati relativi al personale impiegato nell'appalto (numero lavoratori, versamento contributi previdenziali, buste paga, premi Inail, ecc). Questi rappresentano comportamenti virtuosi da rispettare che possono permettere di ridurre a condizioni fisiologiche la libertà di concorrenza tra le imprese e favorire il pieno rispetto delle tutele dei lavoratori impegnati nei diversi livelli dell'appalto.
Un problema reale nell'intera disciplina legislativa degli appalti, infatti, è rappresentato dalla possibilità di esercitare un concreto potere di controllo da parte della committenza sulle attività dell'appaltatore. Controlli in grado di ridurre al minimo i rischi per i lavoratori e determinare un genuino sistema di terziarizzazione nella piena trasparenza e correttezza del sistema.
La riforma Fornero ed il rinvio alla contrattazione collettiva affida un ruolo delicato alle parti sociali per la disciplina di un tema cruciale che necessita di approfondimenti legittimi e riflessioni, in quanto la possibilità di prevedere contrattualmente doveri ed obblighi tra committente ed appaltatore nell'affidamento e nella gestione dell'appalto nella sua durata, non può essere considerata sostitutiva delle funzioni ispettive e di controllo affidate ai soggetti pubblici.
Di sicuro la contrattazione collettiva potrà rappresentare un ulteriore strumento di supporto alla normativa vigente per governare i processi di terziarizzazione in un settore, come la logistica e la distribuzione delle merci, dove l'illegalità e le infiltrazioni di imprese malavitose nel sistema produttivo raggiungono livelli allarmanti. Ma è necessario, innanzitutto, che le grandi imprese committenti seguano realmente un codice etico di comportamento. Serve una responsabilità sociale delle imprese nell'attivare processi di esternalizzazione che siano rivolti seriamente a scelte di efficienza aziendale e non ad una riduzione dei prezzi e delle tariffe praticate, in grado di creare solo lavoro mal retribuito ed in condizioni di sfruttamento.
Una responsabilità etica e sociale delle imprese committenti permetterebbe, inoltre, di sviluppare una rete seria e concreta di imprese e cooperative sociali su tutto il territorio nazionale, valorizzando anche il ruolo fondamentale e strategico, rappresentato, nella storia e nella tradizione territoriale economica dell'Italia, dal mondo cooperativistico
In questi ultimi mesi, con l'aggravarsi della crisi economica, è venuto prepotentemente alla ribalta, spesso con annunci e spot governativi d'intervento politico e legislativo, il tema della corruzione, giunta in Italia a livelli preoccupanti. Accanto a questo tema è stata posta la necessità di realizzare una legge anticorruzione e di ripristinare, di conseguenza, il reato di falso in bilancio. Mai come in questo momento di profonda emergenza economica e sociale per il paese, è necessario a tutti i livelli istituzionali e contrattuali porsi un principio fondamentale che vede nella legalità l'unico strumento di crescita sociale e precondizione di sviluppo e economico. La Filt-Cgil sarà impegnata come sempre nella ricerca di soluzioni e percorsi sindacali in grado di garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori e di sostenere politiche per la crescita dell'intero sistema dei trasporti come elemento anticiclico.

Trenord, un accordo che guarda al futuro

La firma del contratto aziendale di Trenord s'inserisce in un quadro di veloce mutamento del trasporto ferroviario e quindi la vertenza sindacale è stata inconsueta. Il contratto di Trenord è un tassello indispensabile nella riorganizzazione del trasporto ferroviario regionale e mette un'azienda di proprietà pubblica nelle condizioni migliori per affrontare la liberalizzazione del settore. Per questo l'accordo che unifica due contratti aziendali storici, quello di Trenitalia e quello delle Ferrovie Nord, garantisce ai lavoratori la possibilità di affrontare una fase in forte trasformazione che costringe il sindacato a ripensare la propria azione. Dimostra, questa vicenda contrattuale, che è possibile unire due storie lunghe e diverse dentro la cornice del Contratto Nazionale della Mobilità nel ramo delle Attività Ferroviarie. Possiamo definire questa doppia unificazione come una semplificazione e una razionalizzazione indispensabile del lavoro. L'alternativa non era un Contratto migliore o la prevalenza di uno dei due storici, ma la nascita di contratti spuri fuori di ogni regola generale. Resta aperto il tema della qualità del servizio e del lavoro che è legato agli investimenti e all'assetto industriale, che deve andare nella direzione di una riaggregazione dei tanti soggetti che operano nel settore del trasporto pubblico. La Filt dal 1998 si è data la strategia di ridurre il numero dei contratti nazionali e di ridefinire un'impalcatura contrattuale oggi molto frastagliata e che ancora lascia senza tutele migliaia di lavoratori. Il contratto di Trenord si muove con questo obiettivo e con questa consapevolezza. Abbiamo l'opinione che col tempo supereremo eventuali imprecisioni, ma siamo convinti che il tempo dimostrerà che questo accordo ha guardato al futuro costruendo la struttura fondamentale per la tutela dei diritti dei lavoratori del settore.

di Luigi Ciracì, Segretario Filt-Cgil Brescia

Il complicato negoziato avviato più di due anni fa, iniziato con Tln e continuato con Trenord, è stato segnato dalla paura del cambiamento. Paura che ha investito indistintamente tutti i soggetti presenti nella neonata società regionale ferroviaria tra i quali i dipendenti e la dirigenza, fino a colpire una buona parte di sindacalisti. Eppure, l'opinione comune tra chi ha partecipato attivamente in questi anni alla vertenza Trenord è stata quella di ritenere il processo di unificazione delle due imprese ferroviarie presenti sul territorio la migliore strada da intraprendere per la tutela generale del mondo del lavoro.

Oggi, a seguito dell'accordo aziendale del 4 luglio 2012, Trenord è diventata una realtà ed il lavoro svolto dalle parti consegnerà a più di quattromila dipendenti provenienti da storie ed esperienze diverse, norme, regole e retribuzioni comuni.

Unificare il lavoro nell'interesse dei lavoratori e per contrastare la frammentazione del trasporto ferroviario regionale prospettata dall'uscita di scena, più volte annunciata, della monopolista Trenitalia: questo, riassunto in una semplice frase è l'obbiettivo sindacale che si legge nel Contratto Collettivo Nazionale della Mobilità.

Vista dagli occhi di un giovane delegato sindacale, il negoziato di Trenord ha rappresentato un'esperienza molto formativa, anche se non sono mancate alcune fasi cariche di tensione e caratterizzate da aspri confronti.

Partecipare attivamente alla fase di riforma del settore ferroviario che ha vissuto per oltre cento anni sotto la ligia regolamentazione da parte delle Ferrovie dello Stato, confrontarsi con i nuovi operatori affacciatisi nel settore, portare al tavolo negoziale idee utili a migliorare le condizioni di lavoro dei ferrovieri sono

occasioni uniche, irripetibili e che difficilmente dimenticherò. Nel novembre 2009, data del conferimento dei rami di affitto in Tln degli asset di LeNord e di Trenitalia passeggeri regionale Lombardia, erano in pochi a scommettere sulla riuscita dell'operazione che veniva bollata come un "capriccio" voluto dalla Regione, impegnata a placare il malumore crescente dei pendolari lombardi ed intenta a scaricare le colpe di un servizio ferroviario fatiscente sulle imprese fino allora operanti sul territorio. Ricordo ancora oggi divertito, a distanza di tempo, le battute o le iniziative estroverse inscenate da alcuni colleghi sindacalisti, quali la proposta di petizioni o la raccolta di firme tra i lavoratori per

richiedere l'applicazione di un contratto di lavoro o dell'altro, oppure chi prometteva ai colleghi di riuscire a strappare in Azienda fantomatiche ed esclusive condizioni normative e salariali tramite la sottoscrizione di contratti unicamente aziendali.
Iniziative, queste, totalmente prive di contenuti e tese solo a fare proselitismo tra lavoratori disorientati.
Negli ultimi due anni ci sono stati lunghi periodi di stallo del negoziato. Pause propedeutiche, spesso cercate dalle parti con la finalità di riordinare le idee o semplicemente tese ad analizzare le politiche intraprese nel settore da parte dei Governi che nel frattempo si erano avvicendati. Basti pensare che in sei mesi si è passati a discutere prima con un Governo iperprotezionista come quello Berlusconi e, successivamente, con uno orientato verso la completa liberalizzazione del settore come quello guidato da Monti. Due anni, quelli appena trascorsi, segnati da una profonda recessione economica che sta mutando il nostro paese, colpendo duramente attraverso il taglio dei finanziamenti pubblici anche il trasporto pubblico locale. Questo non ha bloccato minimamente l'attività della Filt e dei suoi delegati, impegnati a denunciare spesso unitariamente i sopraccitati tagli davanti alle Prefetture e presso le stazioni ferroviarie oppure manifestando in piazza per contrastare le modifiche allo stato sociale imposte dal Legislatore. Tutte iniziative messe in campo a difesa della mobilità del cittadino con l'intento di dimostrare all'opinione pubblica quanto sia strategico per la nostra regione il trasporto ferroviario locale. Puntualmente i ferrovieri di Trenord hanno risposto positivamente alla chiamata del Sindacato.
Purtroppo, i momenti di tensione con i lavoratori non sono mancati e le difficoltà maggiori si sono avvertite durante la fase assembleare. Riuscire a dare una corretta informazione nell'era dell'informatizzazione è stata un'impresa ardua ed in alcuni momenti ho temuto di non essere in grado di comunicare con i colleghi. Avevo la sensazione di perdermi dentro una giungla di notizie, alcune delle quali prive di fondamento, divulgate ininterrottamente tra i lavoratori tramite nuovi mezzi di comunicazione quali email, blog, forum e community. L'emozione più forte, però, l'ho provata quando ho presieduto alcune assemblee sui luoghi di lavoro. Pensavo che instaurare un dialogo ed un confronto con i lavoratori sarebbe stata l'occasione giusta per sondare i loro umori, ma questa logica non ha funzionato. Anzi, nei successivi incontri, a negoziato avanzato, è stato ancor più complicato spiegare le motivazioni che hanno indotto il Sindacato a fare alcune scelte fino a quel momento ritenute non praticabili.

Un esempio per tutti è stato il dibattito sull'incremento dell'orario settimanale da 36 a 38 ore lavorative, quando mi è toccato spiegare le ragioni che stavano alla base della necessità della modifica dell'orario settimanale di lavoro e che condizionavano la riuscita del negoziato, nonostante solo qualche mese prima mi fossi speso tanto per impedire ciò.
Difendere le proprie consuetudini lavorative, a costo di peggiorare quelle del proprio collega, era diventata una prassi che accomunava molti lavoratori in Trenord. Anch'io, in diverse occasioni, forse a causa del forte legame instaurato con Trenitalia che ha rappresentato la mia storia lavorativa, mi sono fatto coinvolgere da questa forma di campanilismo che sfociava in un'assurda competizione tra i due modelli fino allora presenti in Azienda.
Il dovere di ogni dirigente sindacale è quello di guardare al futuro, abbandonando qualsiasi sentimento nostalgico, per trovare un punto di equilibrio quanto più favorevole ai lavoratori. Questa è una delle più belle lezioni che mi ha trasmesso un grande sindacalista della Filt. Per questo motivo, oggi più di ieri, sono convinto che l'intesa raggiunta in Trenord rappresenti il modello contrattuale che più di qualsiasi altro riuscirà a conciliare le flessibilità richieste dalla proprietà con le rivendicazioni avanzate dai propri dipendenti. Sono convinto che la fase negoziale in Trenord non si è conclusa con la firma dell'accordo, ma continuerà nei prossimi mesi e sono fiducioso perché intravedo in futuro una contrattazione di secondo livello forte, efficace, in grado di dare le giuste risposte alle criticità che si proporranno e comunque blindata all'interno di quel contenitore inclusivo chiamato Contratto Nazionale.
Ed io cosa farò? Sarò in mezzo ai colleghi a sostenere i tanti delegati che hanno avuto il coraggio, nonostante le pressioni e le minacce ricevute da gruppi isolati, di ratificare un accordo che guarda al futuro nell'interesse di tutti i lavoratori a partire da quelli più giovani.

È possibile potenziare *il trasporto merci ferroviario?*

di Massimiliano Sartori, Consulente The european House-Ambrosetti

In Italia il 90% del trasporto merci avviene su gomma. Ciò ha effetti negativi sulla congestione delle arterie di traffico, sull'incremento dell'incidentalità e sull'inquinamento. Negli ultimi anni la situazione è peggiorata e i risultati in termini di spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia sono stati molto deludenti.
Perché è importante favorire lo spostamento dei traffici dalla strada alla ferrovia? Il trasporto ferroviario è la modalità più sostenibile da un punto di vista ambientale e il treno risulta estremamente vantaggioso rispetto al trasporto su gomma. Rispetto al trasporto su gomma, un carico di 100 tonnellate trasportato da Milano a Roma via treno: consuma il 75% in meno di energia; produce il 65% in meno in fatto di gas serra e di anidride carbonica; produce il 75% in meno di sostanze acide.

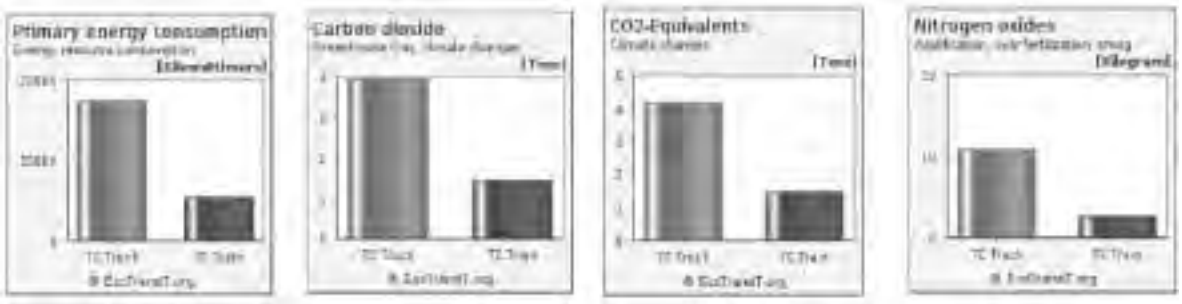
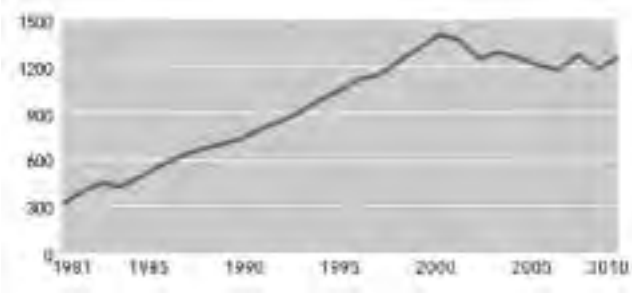


Figura 1 - Trasporto di 100 tonnellate di merci da Milano a Roma: Camion Euro V e treno a confronto - *Fonte: Ecotransit*

Il "costo implicito" del treno è molto più basso dal punto di vista ambientale, basti pensare che, viaggiando in treno da Londra a Bruxelles, si produce una quantità di emissioni per passeggero di circa nove volte inferiore rispetto alla quantità emessa affrontando lo stesso viaggio in aereo.
In tal senso, la predominanza della strada è particolarmente preoccupante se si considerano gli elevati costi esterni del trasporto su gomma. Secondo gli studi effettuati dalla UE, da un punto di vista economico e sociale, i costi dovuti a congestioni pesano per circa 160 miliardi di Euro l'anno (1% del PIL), di cui 20 miliardi sono attribuibili all'Italia. In aggiunta i costi diretti e indiretti dei soli incidenti stradali sono pari a ulteriori 120 miliardi di Euro l'anno. La mobilità su gomma è anche sinonimo di tempo perso. I costi relativi al tempo perso in Italia per congestione stradale sono stimati su livelli che superano i 4 miliardi di Euro l'anno.
Con l'obiettivo di ridurre questi impatti negativi, in diversi Paesi europei, si è agito per rimodulare e ribilanciare il trasporto trasferendolo dalla strada alla ferrovia, introducendo sistemi di tariffazione del traffico pesante su gomma. I casi della Svizzera, Germania e Austria dimostrano il successo dell'iniziativa.
In Svizzera, l'introduzione del ticket, avvenuta nel 2001, ha ridotto le percorrenze chilometriche su gomma delle merci di circa il 7%. Negli anni successivi alla messa a punto della politica di riequilibrio, tali prestazioni sono rimaste stabili e sono aumentate solo nel 2005. Lo stesso ufficio federale svizzero ipotizza che, se fosse rimasto in vigore il vecchio regime, l'incremento delle percorrenze chilometriche sarebbe stato insostenibile. Secondo alcune stime nel 2009 le percorrenze si sarebbero attestate su livelli del 23% superiori rispetto al livello effettivo registrato con il ticket.

Veicoli pesanti adibiti al trasporto merci attraverso le Alpi svizzere, 1981-2010 *('000 veicoli pesanti)*



Evoluzione delle prestazioni chilometriche nel traffico merci stradale nel nuovo e nel vecchio regime dei trasporti svizzero *(min veicoli-km)*

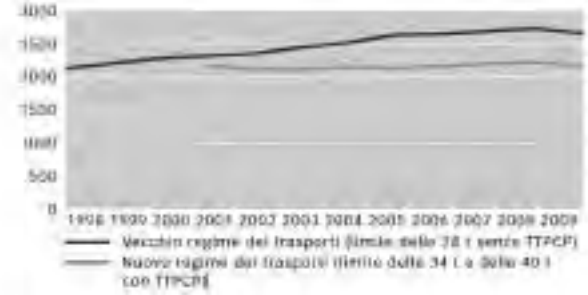


Figura 2 - I risultati delle politiche svizzere: traffico transfrontaliero alpino e prestazioni chilometriche a confronto
Fonte: Federal Office of Transport, Switzerland

L'introduzione del ticket ha prodotto un aumento dell'efficienza del trasporto generata da un calo del traffico pesante e contemporaneamente un aumento delle merci trasportate, una riduzione dell'inquinamento ambientale stimata nell'ordine del 14% di emissioni in meno di ossido di azoto e del 6% di CO^2 e una diminuzione del numero di corse sulle Alpi scese a 1,18 milioni da 1,4 milioni l'anno.

Figura 3 - I vantaggi ottenuti nel caso Svizzera dalla tassazione dei mezzi pesanti - Fonte: Federal Office of Transport, Switzerland

In Germania il ticket sui mezzi pesanti è stato introdotto nel gennaio del 2005 ed è stato modulato in base al livello di inquinamento del veicolo. Tra i principali risultati ottenuti quello più importante è di riduzione dei veicoli su gomma delle classi maggiormente inquinanti. I veicoli maggiormente "*environmentally-friendly*", cioè quelli di classe S5, sono passati da una percentuale inferiore al 10% nel 2006 a quasi il 70% dei veicoli pesanti circolanti.

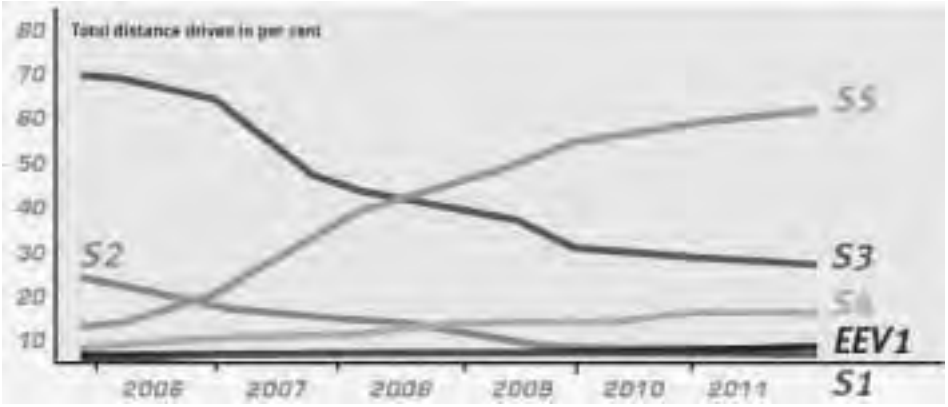


Figura 4 - Quota percentuale di percorrenze in base alla classe inquinante, S5 = più bassa; S1= più alta - Fonte: Toll Collect

Infine, da gennaio del 2004, anche sulle autostrade austriache viene riscossa una tassa sul traffico pesante per i veicoli con un peso superiore alle 12 tonnellate. Essa è commisurata al numero di chilometri e alla categoria di emissioni nocive a cui il veicolo appartiene. Il traffico merci su ferro in Austria ha registrato tassi di crescita elevati nell'ordine del 4,5% annuo (prima dell'attuale crisi).
È evidente come i sistemi di tariffazione del traffico su gomma incidano significativamente sulla competitività del sistema ferroviario e sulla relativa quota modale.
Non è un caso che i Paesi che hanno introdotto tasse sul traffico stradale pesante sono i primi per quota di trasporto merci ferroviario, evidenziando una correlazione positiva tra livello della tassazione e performance del sistema ferroviario in termini di quota modale.

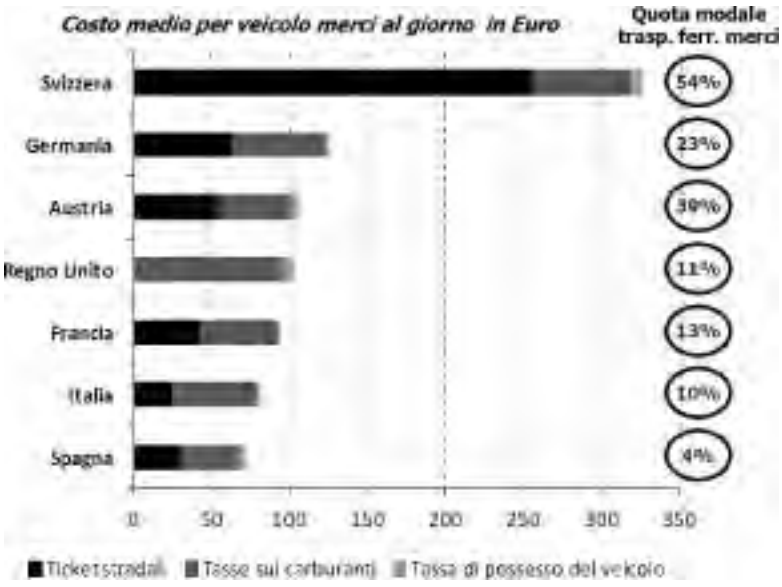


Figura 5 - Costo medio per veicolo merci al giorno in Euro - Fonte: FSI, ITF

Uno studio effettuato da *The European House* - Ambrosetti e appena presentato al Forum di Cernobbio a Villa d'Este ha evidenziato come, se si applicasse lo stesso livello di tassazione della Germania all'Italia, avremmo un aumento della quota modale del trasporto merci su ferro del 45%, un gettito annuo per lo Stato di 2,5 miliardi di Euro e un risparmio aggiuntivo di 2,3 miliardi di Euro di minori costi esterni.

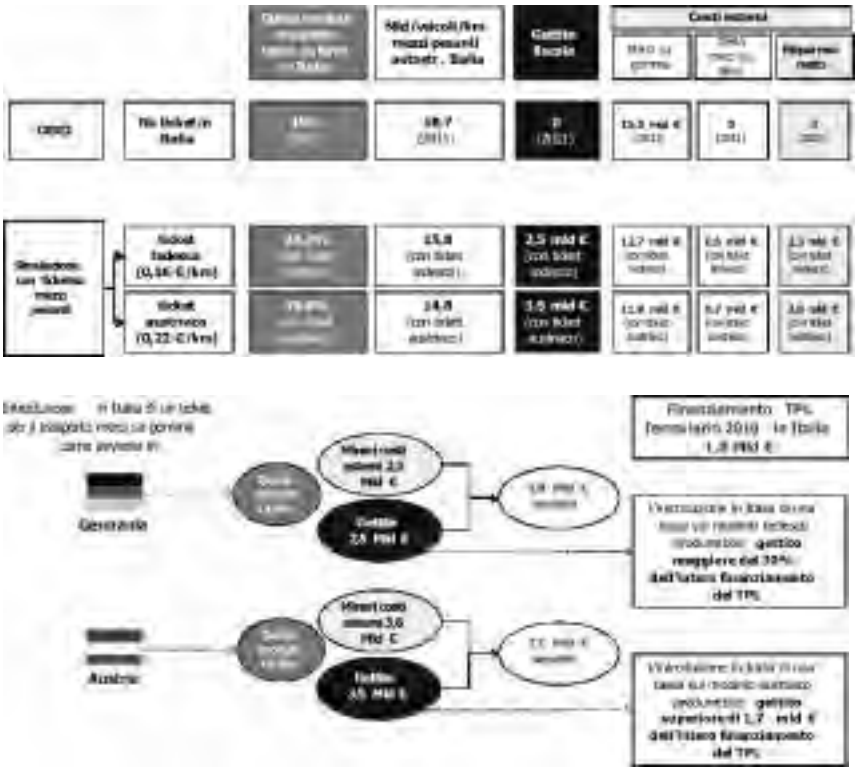


Figura 6 - Stima degli impatti generati da dall'introduzione di un ticket sulla circolazione dei mezzi pesanti regionale. Fonte: Elaborazione The European House-Ambrosetti, 2012

La figura accanto illustra gli effetti simulati dell'applicazione in Italia di un "ticket" sulla circolazione dei mezzi pesanti analogo a quello applicato in Germania ed Austria.
La simulazione non ha riguardato il caso della Svizzera, in quanto essa si connota maggiormente come Paese di transito e non come Paese di origine e destinazione della merce, come invece sono Austria, Germania e Italia.
Come visto il trasporto ferroviario merci è più sostenibile in termini di emissioni di sostanze inquinanti e livelli di incidentalità, rispetto al trasporto su gomma. Tuttavia oggi, il trasporto stradale risulta, in media, più competitivo in termini di velocità commerciale, puntualità, ubiquità, flessibilità del servizio. Per favorire lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia è fondamentale adottare un sistema di tariffazione per il trasporto su gomma.
Mentre in Italia gli oneri del trasporto merci su gomma sono inferiori rispetto alla generalità dei Paesi europei (e la ridotta quota modale della ferrovia riflette tali politiche poco incisive), Germania e Austria hanno introdotto misure di disincentivazione del trasporto su gomma e, quindi, di sostegno al trasporto su ferro.
È essenziale anche in Italia porre in atto azioni concrete per il riequilibrio modale merci e definire forti incentivi per sostenere il trasporto ferroviario anche sulle tratte economicamente meno remunerative ma comunque strategicamente necessarie al riequilibrio modale. Per far ciò, quindi, è necessario riconoscere, all'interno di un piano nazionale dei trasporti e della logistica di lungo periodo, il trasporto merci su ferro come alternativa concreta al trasporto su strada per spostamenti su lunga distanza e di grandi capacità.

Le donne cambiano...

di Rosanna Rosi, Responsabile Politiche di genere CGIL

Dopo l'assemblea nazionale delle delegate e dirigenti CGIL del 5/6 Giugno 2012, le donne sono impegnate in un percorso per cambiare la contrattazione, il welfare, l'Europa.
Un percorso che deve continuare alla ricerca di "risposte" e quindi proposte perché siamo convinte della necessità per il paese, la società, le imprese, di investire sulle donne per uscire dalla crisi e per crescere.

Una bella assemblea quella che si è svolta il 5 e 6 Giugno al teatro Capranica a Roma; oltre seicento donne, iscritte, delegate dei posti di lavoro, quadri e dirigenti, protagoniste di una discussione vera, libera e tesa a trovare risposte alle tante domande vecchie e nuove che derivano anche dalla crisi economica e politica che attraversa il nostro paese.
E proprio l'analisi della condizione delle donne e delle lavoratrici italiane dentro la crisi, tenute ai margini della vita pubblica, escluse dalle posizioni apicali, tra le più disoccupate e precarie d'Europa, ha messo ancor più in evidenza la necessità per il paese, le imprese, la società tutta dell'investimento sul lavoro delle donne, per uscire dalla crisi, con passi in avanti per tutti.
L'analisi che abbiamo svolto parte dal dato sull'occupazione femminile fermo al 46,2% da anni e che, quindi, come ci dice Linda Laura Sabbatini nel suo interessante e puntuale intervento, meno di metà delle donne oggi lavora, il sud scende al 30%, il nord sta al 56%. Le donne che non hanno titolo di studio non riescono ad entrare nel mercato del lavoro, hanno un tasso di occupazione che va sotto il 30%, addirittura arriva al 17% nel sud se si ha al massimo la licenza media. Al sud serve la laurea per arrivare ad un tasso di occupazione superiore al 50%, il tasso di disoccupazione femminile continua ad essere maggiore di quello maschile, mentre in Europa non lo è più, e il tasso di inattività molto elevato, arriva quasi al 50%, è superiore a quello

europeo di ben 13 punti, sintomo di un fortissimo scoraggiamento che riguarda soprattutto le donne del sud. Inoltre, il tasso di disoccupazione diminuisce all'aumentare del numero dei figli: passiamo dall'81% delle donne single al 73% di chi vive in coppia senza figli, al 50% di chi vive in coppia con due figli, al 33% di chi ha tre o più figli; nonostante ciò, l'avere figli nel nostro paese è un elemento di criticità all'accesso o alla permanenza nel mercato del lavoro oltreché alla progressione di carriera. Tra le madri il 30% interrompe il lavoro per motivi familiari, l'istat ha stimato in 800 mila le donne che tra il 2008 e 2009 hanno sperimentato le dimissioni in bianco. Il fenomeno è ancora più preoccupante se si considera che, quando una donna lascia, ovvero è costretta a lasciare, il lavoro difficilmente lo ritrova (solo 4 su 10); nel sud è praticamente impossibile poi rientrare.
Ma anche sulla qualità del lavoro c'è da dire molto e da quello che è emerso dagli interventi delle delegate, che hanno descritto le loro esperienze di lavoro e di vita, ci viene la conferma che in proporzione più donne che uomini lavorano part-time, per lo

più forzoso e quindi non volontario o con contratti a tempo determinato, con contratti precari e quindi più esposte al pericolo di essere licenziate. Altro punto "la disparità salariale" tra lavoratrici e lavoratori che è ancora molto elevata, derivata non solo dal tipo di impiego, ma anche dalla difficoltà nelle carriere, dai premi di produttività basati ancora e spesso sulla presenza, tant'è che in alcune situazioni le assenze per "maternità" non sono conteggiate nei premi di produzione.
Il lavoro, quindi, quando c'è, è più povero in partenza ed inevitabilmente assicura alle donne pensioni più basse e, nei fatti, le rende più vulnerabili e soggette a rischio povertà.
Oggi non più solo la CGIL, ma tutti gli osservatori nazionali ed internazionali, economisti, centri di ricerca e centri studi, ci dicono che proprio in tempi di crisi/recessione, il rafforzamento della posizione delle donne nel mercato del lavoro e nella società è una necessità e che la futura competitività economica di tutta l'Europa dipende dalla capacità dei Governi di utilizzare le proprie risorse di forza lavoro, a partire dai giovani e dalle donne, per raggiungere una delle priorità di Europa 2020: un tasso di occupazione del 75% per donne e uomini.
Ma dal dire al fare....
Parlando di welfare, infatti, altro argomento sviluppato durante i lavori dell'assemblea, è emerso evidente l'attacco feroce allo stato sociale messo in atto dai governi che incide sia sull'occupazione femminile che sulle differenze di retribuzione perché più donne sono occupate nei settori pubblici e perché i tagli alla spesa sociale (meno servizi o servizi più costosi) costituiscono un ulteriore ostacolo alla partecipazione delle donne al mercato del lavoro.

E se i progressi per raggiungere l'uguaglianza di genere sono stati lenti, soprattutto per quanto riguarda l'uguaglianza economica, perchè il sostegno formale dei governi non si è tradotto in politiche concrete e neppure in serie strategie economiche, oggi c'è il rischio che l'attuale crisi inverta il progresso verso l'eguaglianza di genere. E se è vero com'è vero che l'obiettivo dell'eguaglianza di genere richiede una migliore e maggiore rappresentanza politica delle donne, anche su questo fronte, negli ultimi anni, non si è registrato alcun miglioramento.
Analisi quindi ma anche ricerca di risposte, come dicevo all'inizio: **"**quali idee, quali azioni per cambiare e segnare la contrattazione, cambiare e segnare il welfare, cambiare e segnare il paese"?
Non abbiamo tutte le risposte, ce lo siamo dette, ed è per questo che l'assemblea è stata pensata come il primo passo di un percorso che deve continuare alla ricerca appunto di "risposte" e quindi proposte perché siamo convinte della necessità per il paese, la società, le imprese, di investire sulle donne in particolare sulle giovani donne per uscire dalla crisi e per crescere.

Il 12 Settembre ci siamo ritrovate per comporre i gruppi di lavoro che prepareranno i tre seminari.
Il primo: "Le donne cambiano... l'Europa". Oggi il profilo della cittadinanza europea (civiltà del lavoro e welfare) è fortemente messa in discussione dall'assenza di istituzioni comunitarie legittimate e da politiche regressive che hanno fatto aumentare il sentimento di ostilità nei confronti dell'Europa. L'obiettivo è contribuire a ricostruire e riconquistare (per tutti) la cultura del modello sociale europeo, condizione per la libertà e l'autonomia delle donne; i diritti delle donne si difendono e si conquistano se si estendono e l'Europa sociale è il perimetro fisico di quei diritti ed è la condizione politica per realizzarli; per questo L'Europa sociale è anche il nostro obiettivo.
Il secondo: "Le donne cambiano... la contrattazione". Segnare e cambiare (per tutti) le piattaforme contrattuali e i contratti facendo emergere le discriminazioni presenti spesso nelle piattaforme e non solo negli accordi: accesso al lavoro, differenze salariali, segregazione professionale. La dignità e libertà del lavoro delle donne sono la nostra scelta di valore, ma sono anche la scelta necessaria per migliorare la qualità del lavoro, produrre ricchezza, migliorare la stessa performance delle imprese.
Il terzo: "Le donne cambiano...il welfare". Contrastare la riduzione progressiva del perimetro del welfare, un welfare non solo non universale ma non più definibile come lavorista perchè spesso la condizione di lavoratrice non consente, di per sé, l'inclusione o l'accesso a prestazioni sociali (pensione ad esempio, maternità ecc.) e d'altra parte l'assenza di servizi scarica sulle donne il "welfare che non c'è" caricandole di lavori di cura il cui valore peraltro non è riconosciuto, né socialmente né dal punto di vista previdenziale. Siamo avviati verso un welfare minimo, costruito secondo una logica assicurativa, individuale, non solidale. Noi crediamo che politiche pubbliche inclusive, un welfare di qualità e dunque il sostegno alla libertà/autonomia femminile creino sviluppo.
Dopo i seminari, che si svolgeranno nel mese di Dicembre, si apriranno le assemblee delle delegate sui territori. Nel mese di Marzo 2013, a conclusione del percorso, l'assemblea nazionale delle donne, nella quale mettere a punto le proposte che saranno oggetto di discussione in un direttivo monotematico della CGIL.
Siamo tutte impegnate in questo importante percorso "Le donne cambiano..." Le donne sono già cambiate ed hanno negli anni determinato molti cambiamenti. Oggi le donne della CGIL hanno l'ambizione di proporsi come soggetto di nuovi cambiamenti, per un Paese nuovo a misura di uomini e di donne, che cambia a partire dal lavoro.

Verso una carta della mobilità *per le donne*

di Patrizia Malgieri
(TRT Trasporti e Territorio, Responsabile area pianificazione)

Esiste una mobilità di genere? Le donne esprimono bisogni di mobilità e comportamenti differenti rispetto ai coetanei maschi? Difficile al momento rispondere a questi interrogativi, di solito chi quantifica e studia le caratteristiche della domanda di mobilità prende in considerazione i fattori di generazione e attrazione degli spostamenti della popolazione, ovvero la localizzazione sul territorio delle residenze e delle attività produttive di servizio, ludico ricreative, i tempi di spostamento, il modo di trasporto impiegato e così via. Più raramente s'indagano le relazioni con le variabili socio-economiche (età, reddito e posizione professionale) e ancora più raramente si disaggrega tra popolazione femminile e quella maschile.
L'occasione per riflettere su questi temi è offerta dal recente studio commissionato dal Parlamento Europeo[1]. Il documento affronta due questioni. La prima è legata alla possibilità di riconoscere la natura di genere della domanda di mobilità; la seconda evidenzia la relazione tra domanda di mobilità e condizione delle donne nel mercato del lavoro e nella famiglia.

Caratteristiche della mobilità delle donne

Se la dimensione di genere è largamente ignorata dagli studi di tipo tradizionale, le esperienze europee più avanzate (Regno Unito, Francia) e condotte in paesi emergenti (studi di organismi internazionali: Banca Mondiale, OECD) mettono in evidenza la presenza di specifiche caratteristiche della mobilità delle donne, rispetto: alla distanza degli spostamenti quotidiani, all'uso dei modi di trasporto, ai motivi degli spostamenti e alla loro sequenza (catena dello spostamento). La stessa indagine di Eurobarometro[2] fornisce una chiara rappresentazione delle differenze tra uomini e donne nell'uso dei modi di trasporto.

Tab. 1. Eurobarometro: ripartizione modale nei paesi europei (EU 27 2007)

	Auto	Trasporto Pubblico	Piedi	Bici	Motocicletta	Altro
Media EU 27	**51.4**	**20.6**	**14.7**	**8.7**	**1.8**	**2.7**
Uomini	57.5	18.0	10.2	8.3	3.3	2.7
Donne	45.8	23.1	18.8	9.1	0.5	2.7

Fonte: Eurobarometer "Attitudes on issues related to EU Transport Policy", July 2007

Gli uomini usano di più l'auto e la moto, per contro le donne presentano un maggiore ricorso al trasporto collettivo e privilegiano i modi di trasporto dolci (piedi e bici): quasi doppia è, infatti, la quota degli spostamenti pedonali rispetto alla popolazione maschile e anche l'uso della bicicletta presenta un valore percentuale più elevato. In sintesi, la mobilità delle donne presenta significativi elementi di caratterizzazione.

- Gli spostamenti quotidiani delle donne sono in media più brevi (minori distanze);
- utilizzano meno l'auto, di più il trasporto collettivo rispetto ai coetanei maschi e compiono più spostamenti a piedi. Le differenze di genere permangono in relazione alle variabili socio economiche, educative, reddito e di status (civile);
- le donne si muovono meno nelle ore di punta, la loro sequenza (catena) dello spostamento è più articolata (multi stop) in ragione della maggiore presenza di viaggi dovuti al disbrigo di pratiche e all'accompagnamento di altri membri della famiglia (figli a scuola, pratiche sanitarie, ecc.);
- le donne lavorano più vicino a casa, sono più propense a sviluppare pratiche di telelavoro e di conseguenza il tempo medio di spostamento per motivi di lavoro tende ad essere nettamente inferiore rispetto a quello degli uomini;
- la mobilità femminile evidenzia una maggiore concentrazione di spostamenti per acquisti rispetto alla popolazione maschile;
- le donne hanno comportamenti di guida più virtuosi e rispetto delle norme di circolazione (limiti di velocità, uso della cintura di sicurezza, rispetto del tasso alcolico).

Gli spostamenti delle donne sono in parte correlati e esito della condizione femminile nel mercato del lavoro, del ruolo nel contesto familiare e delle condizioni demografiche e strutturali. Basti richiamare la mancata parità di carriera e salariale messa bene in evidenza dal *pay-gap* medio europeo delle donne rispetto agli uomini (in media pari a -18% con punte che superano il 30% nei Nuovi Stati Membri); la rilevante quota di lavoro femminile

[1] European Parliament, IRS-TRT, Briefing note on the role of women in the green economy-the issue of mobility, 2012
http://www.europarl.europa.eu/committees/en/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=73851
[2] L'indagine copre i 27 Stati Membri dell'Unione e si basa su interviste a 25.767 individui.
[3] Dati Eurostat EU 27.
[4] He L., Raeside R., Chen T., Mc Quaid R.W. (2012), Population ageing, gender and the transportation system, Research in Transportation Economics.

part-time (32%) contro l'8,7% della componente maschile[3]; il ruolo della donna all'interno della famiglia come supplenza dello stato sociale nello svolgere attività di cura dei componenti familiari più deboli (bambini, anziani, malati e disabili) ed infine la più significativa presenza della popolazione femminile anziana rispetto a quella maschile. Con riferimento a quest'ultimo aspetto è interessante notare come le differenze di genere permangano anche con riferimento all'età. L'indagine condotta in Scozia sulla mobilità (The Scottish Household Survey, 2005, 2006)[4] mette in evidenza alcuni interessanti aspetti.

- Il maggior impiego dei servizi di trasporto pubblico da parte delle donne rispetto agli uomini in tutte le fasce di età.

Tab. 2. Uso dell'autobus: frequenza in funzione dell'età e del sesso

Fascia d'età	più di una volta alla settimana (valore %)	
	Uomini	Donne
17 - 24	34.9	40.2
25 - 59	14.3	20.9
60 - 69	22.3	33.0
> 70	27.5	34.4

Fonte: He L., Raeside R., Chen T., Mc Quaid R.W., 2012

- Le differenze di genere permangono anche in relazione all'età.

Tab. 3. Motivo dello spostamento: età, sesso e difficoltà motorie popolazione over 60 (valori %)

Genere	Fascia d'età (anni)	Motivo viaggio				
		Shopping	Visita Amici/ Parenti	Lavoro/ affari	Sport/ divertimento	Altro
Uomini	60 – 69	29	14	29	7	21
	>70	38	17	21	8	16
Donne	60 – 69	36	18	23	8	15
	>70	39	18	22	8	13

Fonte: He L., Raeside R., Chen T., Mc Quaid R.W, 2012

- Le condizioni di accesso e di uso dei modi di trasporto presentano condizioni di maggiore difficoltà per le donne (in particolare quelle anziane) rispetto ai coetanei maschi.

Tab. 4. Difficoltà nell'uso dei modi di trasporto per gli over 60 (valori %)

Genere	Età	Difficoltà nell'uso dei modi collettivi di trasporto			
		BUS	TAXI	TRENO	AUTO
Uomini	60 – 69	18.9	6.0	13.8	6.4
	>70	26.0	10.3	19.7	10.1
Donne	60 – 69	24.3	9.6	18.5	9.5
	>70	40.3	16.9	25.8	15.4

Fonte: He L., Raeside R., Chen T., Mc Quaid R.W, 2012

Per una mobilità delle donne

Il fatto di riconoscere la dimensione di genere nell'espressione e soddisfacimento del bisogno di mobilità suggerisce alcune azioni da portare all'attenzione della comunità di soggetti (le donne in primo luogo), ma anche degli attori sociali ed economici e della comunità scientifica. Gli ambiti di azione su cui concretizzare una visione di genere e orientare le politiche della mobilità secondo principi di sostenibilità fanno riferimento a **quattro aree principali**.

1. **Sviluppo dei servizi alla mobilità per le donne**, migliorando l'offerta e la regolazione economica dei servizi di trasporto collettivo (trasporto pubblico, taxi, ecc.) e nel trasporto privato. Per quanto attiene al **trasporto collettivo** la questione riguarda in particolare la struttura tariffaria. Una sua modifica s'impone al fine di considerare che le donne, se non sono lavoratrici, studentesse o anziane, non hanno agevolazioni tariffarie; ma anche nel considerare che le donne compiono spostamenti di corto raggio multi scopo e che la tariffa oraria del trasporto pubblico non sempre risponde a questo tipo di esigenze. Con riferimento ai servizi **taxi** o ai servizi di condivisione dell'uso dell'auto **(car sharing)**, si tratta di introdurre agevolazioni tariffarie e di accesso per le donne che viaggiano sole nelle ore serali, in orari di morbida, ecc. Infine, per quanto riguarda l'uso dell'auto e i costi delle **assicurazioni** si tratta, ad esempio, di differenziare la struttura tariffaria in modo da tenere conto dei comportamenti più virtuosi delle donne alla guida, fatto questo che si riflette sui minori costi sociali (incidentalità) delle donne rispetto agli uomini.
2. **Migliorare l'accessibilità, la sicurezza e il comfort nei trasporti**. Si tratta in particolare di adeguare l'offerta di trasporto (pubblico e non solo) alle esigenze dei principali fruitori. In particolare, dotare i veicoli del trasporto collettivo di dispositivi di accesso facilitati per la popolazione femminile e anziana, di condizioni di sicurezza delle fermate e delle stazioni del trasporto collettivo, della messa in sicurezza degli accessi pedonali, degli attraversamenti e dei percorsi ciclabili. La sicurezza (intesa in termini di safety and security) rispetto al trasporto pubblico è fattore cruciale per le donne ed è elemento determinante della scelta della modalità di trasporto.
3. Promuovere e sostenere la **partecipazione delle donne nel processo decisionale** al fine di tenere conto dei bisogni che le donne esprimono. Questa azione si concretizza su due fronti. Il primo riguarda lo sviluppo di un percorso di consultazione delle donne nella definizione dei processi di pianificazione e di programmazione dei servizi. Procedure di valutazione di impatto delle politiche di genere sono state messe a punto in differenti paesi europei (UK, Francia). Su questa strada si possono promuovere strumenti come la valutazione di genere dei piani dei trasporti e della mobilità (Gender Impact Assessment Procedures - GIAs) e sottoporre i servizi di trasporto collettivo ad una preliminare verifica del rispetto delle condizioni di equità di genere, in termini di accesso al sistema, sicurezza, informazione. Procedure di *Gender Equality scheme* sono applicate a Londra dall'agenzia di pianificazione e regolazione dei servizi di trasporto collettivo Transport *for* London (TfL). Il secondo fronte chiama in causa la presenza e il ruolo delle donne nel mercato del lavoro del settore trasporti, settore questo che vede una netta prevalenza di addetti maschi soprattutto con riferimento ai ruoli più professionalizzanti (figure tecniche, addetti alla programmazione ed erogazione dei servizi alla mobilità). Si tratta, viceversa, di competenze in cui le donne, tanto sul fronte degli addetti ai servizi di trasporto, quanto di coloro che svolgono funzioni nell'ambito della programmazione e pianificazione delle politiche dei trasporti e della mobilità, presentano indubbia sensibilità, capacità di innovazione e, com'è noto, minori livelli di compromissione, pure in un settore fortemente esposto a processi decisionali poco trasparenti.
4. **Innalzare il livello di conoscenza attraverso**: i) il miglioramento delle *informazioni statistiche* al fine di riconoscere le dimensioni, le caratteristiche di genere della mobilità e le interazioni con le politiche per una mobilità sostenibile; ii) *promuovere la ricerca* ad esempio in ordine agli effetti sulla mobilità di genere legata allo sviluppo delle tecnologie (cfr. telelavoro). In particolare si tratta, ad esempio, di riconoscere quale contributo positivo può essere attribuito alla diffusione di pratiche di telelavoro (ridurre il bisogno di mobilità, la congestione, il consumo di fonti energetiche non rinnovabili e così via) e quali possono invece essere gli svantaggi associati alle condizioni di segregazione della donna correlate alla dimensione familiare e del mercato del lavoro; iii) sviluppare le competenze professionali e nuovi ambiti di professionalità e di qualificazione dei servizi alla mobilità.

Questi argomenti saranno oggetto di dibattito il 15 ottobre a Roma, nell'ambito di un seminario promosso da Federmobilità-TRT-IRS.

Storia di un "noi" *che va in frantumi*

di Osvaldo Cisternino

Con la segnalazione odierna desidero portare all'attenzione dei lettori – in occasione dell'uscita del nuovo romanzo breve *"L'incontro"* – la giovane scrittrice sarda Michela Murgia, nata a Cabras, in provincia di Oristano, nel 1972 e divenuta nota al grande pubblico dopo il successo dell'*Accabadora*, pubblicato nel 2009, vincitore di numerosi premi fra cui il Premio Campiello 2010 e già tradotto in venti lingue.

Michela Murgia porta con forza – con la sua prosa, le storie che racconta e i personaggi che crea – l'eco di una Sardegna arcaica, non lontana da quella di Niffoi, ma lo fa in un suo modo particolare e inconfondibile, con uno sguardo bonariamente ironico e disincantato, affrontando i tabù della cultura d'origine senza distogliere lo sguardo, evocandoli per scoprirne il mistero.

Così ha fatto con l'eutanasia – un'eutanasia arcaica e materna insieme – nell'*Accabadora*. E poi con il ruolo della donna nella Chiesa in *Ave Mary*, sorta di saggio scritto come un racconto, uscito lo scorso anno, nel quale lei – cattolica praticante, attiva nell'azione cattolica – ha cercato di portare allo scoperto i luoghi comuni patriarcali radicati piuttosto che nelle sacre Scritture nella storia della Chiesa, ricavandone la disapprovazione delle gerarchie ecclesiastiche.

Il nuovo romanzo, più lieve e ironico dell'*Accabadora*, ha per protagonisti tre ragazzini di dieci anni che nell'estate del 1986 giocano insieme per strada a *Crabas* (evidente anagramma di Cabras, paese natale della Scrittrice) cercando di scoprire insieme cosa si nasconde dietro al mondo raccontato dai grandi: *"Sulla strada ognuna di quelle giovani vite aveva infatti la possibilità di entrare a far parte di una comunità infantile sbilenca e provvisoria, simile a certi stagni invernali e capace però di usare il tempo breve di una stagione per fondare quei rapporti di familiarità che a molti adulti non basta una vita per far sorgere."* (pag. 22)

La strada era la stessa dove *"quando calava il sole i vecchi uscivano dalle loro case come lumache sotto la pioggia"*: e le sere d'estate si sedevano davanti alle porte delle case per raccontare storie di fantasmi e donne vampiro, accendendo la fantasia dei ragazzi che li ascoltavano incantati.

Questo mondo che Murgia racconta con scrittura evocativa e spesso poetica si caratterizza per un'identità chiara e condivisa: un *"noi"* che, come scrive l'Autrice *"non era un pronome come negli altri posti, ma la cittadinanza di una patria tacita dove tutto il tempo si declinava così, al presente plurale"*.

Michela Murgia – **L'incontro** – *Einaudi*
pagine 108 - € 10,00

Maurizio, il protagonista, vive in campagna ed è figlio unico. *"A Maurizio non veniva così facile dire «noi», perché non c'è plurale nel mondo di un figlio unico, educato dalla solitudine a diventare per sempre l'unica misura di se stesso"*. Dunque non vede l'ora che arrivino le vacanze per andare dai nonni a Crabas, dove ritrova Franco e Giulio, i suoi compagni di giochi, con cui inventa anche qualche piccola avventura/marachella di cui finirà per parlare tutto il paese: inseguendo una colonia di topi, i tre amici finiscono per bruciare un'antica palma del sagrato, particolarmente cara al parroco.

Ma il *"noi"* che Maurizio scopre d'estate va oltre il gruppo di amici e riguarda l'intera comunità del paese. Nella Sardegna descritta dall'Autrice, quella del 1986, l'identità legata alla comunità resta quella prevalente. Eppure anch'essa appare ormai sul punto di sgretolarsi. L'occasione è l'arrivo di un altro parroco e la creazione di una nuova parrocchia, che divide il paese in due. I nuovi parrocchiani abitano prevalentemente nei quartieri periferici e sentono il bisogno di una loro nuova identità contrapposta: contrapposta in cosa non è chiaro, tant'è che risulta illuminante il seguente dialogo fra nonno e nipote: *"Nonno, ma chi sono loro? (…) Loro sono quello che noi non siamo"*.

Quale che sia la ragione della contrapposizione, le due comunità – anche per via delle ambizioni un po' mondane dei due parroci – sembrano irriconciliabili, tanto che la domenica di Pasqua nella stessa piazza si svolgono in contemporanea due processioni, anzi quattro: *l'incontro*, da cui proviene il titolo del libro, è il nome delle due processioni una con alla testa la statua di Gesù e l'altra quella della Madonna, che si devono incontrare nella piazza principale di Crabas. Dunque, ciascuno dei due parroci guida da condottiero nella stessa piazza due processioni. A risolvere la tensione saranno proprio i ragazzi nella loro veste di chierichetti delle due parrocchie: il loro *"noi"*, costruito nei giochi e negli interessi comuni, risulta dunque più resistente di quello del paese.

Michela Murgia descrive il conflitto con vena comica e grottesca, non risparmiando, come di consueto, la mondanità delle gerarchie ecclesiastiche. Il punto di rottura che descrive è emblematico della fine del mondo contadino ed arcaico. Non si coglie però nostalgia nel tono del racconto, anzi: la Scrittrice preferisce chiaramente le identità nuove a quelle ricevute dalla nascita. Così è anche nell'*Accabadora*, dove scrive: *"non c'è nessun vivo che arrivi al suo giorno senza aver avuto padri e madri a ogni angolo di strada"*. È una scrittrice che guarda avanti, al mondo di oggi, quello delle *identità plurali*.

Muovi Firenze 2012

di Monica Santucci, Segretaria Organizzativa Filt-Cgil Firenze

Si svolgerà a Firenze, il 26, 27 e 28 ottobre, presso il Teatro Obi Hall, il primo Festival Fiorentino dei Trasporti, momento di incontro e discussione sul tema della mobilità delle persone e delle merci nella città e nel paese.

Abbiamo immaginato questa iniziativa come una vera e propria apertura della Filt-Cgil verso l'esterno non solo verso chi già ci frequenta, ma in particolare verso chi non conosce né il sindacato né la Cgil. Per questo, ai dibattiti sui temi di politica sindacale che si svolgeranno la mattina sono abbinati, per ciascuna delle tre serate, appuntamenti culturali e ricreativi gratuiti che possano attirare anche persone che non ci conoscono o che sono molto lontane da noi, in particolar modo i più giovani.

Aprirà questa tre giorni l'Assemblea Nazionale delle Donne della Filt che si svolgerà il **26** nel pomeriggio.

Il 27 ottobre parleremo di mobilità delle persone nel territorio fiorentino con le aziende di trasporto locale su gomma e di mobilità regionale e nazionale con le aziende di trasporto ferroviario, intrecciando il nostro punto di vista con il loro. Sarà un vero e proprio faccia a faccia tra Ferrovie dello Stato Italiane, Ratp, aziende di trasporto pubblico locale, istituzioni, Filt e Cgil.

Il 28 affronteremo il tema del trasporto merci e della cooperazione con una vera e propria tavola rotonda che metta a confronto le grandi realtà cooperative del nostro, le aziende più rappresentative del settore, la Regione Toscana ed ovviamente la Cgil.

Ma la sera avrà un unico fattore comune: divertimento, intrattenimento, musica... In un momento di grande difficoltà occupazionale ed economica del nostro paese crediamo sia quanto mai opportuno riuscire a creare momenti di svago collettivo gratuito che mettano al centro, comunque, le questioni a noi più vicine: **il lavoro ed i trasporti**.

La prima serata *Dario Vergassola* intervisterà *Susanna Camusso* e sarà un modo per avvicinare, anche con un approccio nuovo i temi sindacali a noi più cari, anche in una chiave ironica e scherzosa.

Seguirà, il sabato sera, il concerto dei **Gatti Mezzi**, gruppo emergente che va per la maggiore tra i giovanissimi con la loro musica che è un insieme di jazz, swing e musica popolare.

La nostra tre giorni dedicata ai trasporti si concluderà domenica sera con il concerto dei **Big One**, cover band dei PinkFloyd che ripropone tutta la produzione del celeberrimo gruppo inglese che ha fatto la storia della musica rock.

Ovunque nel teatro sarà rappresentata la Filt ed il mondo dei trasporti.

Ci saranno video che parleranno di noi e del mondo del lavoro che rappresentiamo, ci saranno stands espositivi che parlano della Cgil, ma anche altro...

Nella cornice del modernissimo teatro Obi Hall il messaggio che vogliamo lanciare è che esiste anche un sindacato diverso che, con un occhio sempre attento al lavoro, riesce a trovare spazi e modi differenti per esprimersi.

Sono attese circa 5000 persone nelle tre serate e ci apprestiamo ad accoglierle nel modo migliore, lasciando a ciascuna di esse un'idea precisa di cosa è la Cgil e la Filt. Vorremmo che questo diventasse un appuntamento annuale per la categoria, un appuntamento per la città che vive già da anni molti Festival a tema... ma non quello dei trasporti.

Siamo una categoria in movimento, siamo un sindacato che deve stare al passo con i tempi, noi siamo la Filt e la Cgil: è questo il messaggio che vorremmo trasmettere in quei tre giorni a chi starà con noi.

L'Assemblea Nazionale delle Donne della Filt del 26 ottobre a Firenze sarà l'occasione per dare voce alla presenza ormai consolidata delle donne nella Filt cercando di arrivarci con una riflessione che dia uno sguardo al futuro. Non si tratta più di ripercorrere la storia o di tracciare un esito, ma di discutere nella Filt quali temi devono essere centrali nella nostra contrattazione e quali modelli e modalità anche organizzative la nostra organizzazione deve avere per favorire l'impegno delle persone e delle donne. Proveremo, per questa ragione, a coinvolgere particolarmente le donne che hanno meno storia nella Filt e che ci possono aiutare a leggere le criticità dell'oggi. L'assemblea, che si definirà attraverso dei gruppi di lavoro, cercherà quindi di portare un dibattito ed una riflessione aperta. La vogliamo definire circolare e dentro la quale non vi siano conclusioni, ma idee e impegni a proseguire questa riflessione dentro la nostra organizzazione anche dopo il 26 ottobre 2012.

L'omino del tram

di Franco Mammana

Ho sempre associato l'immagine del "guidatore" del tram alla figura di un uomo stretto nelle spalle per il freddo pungente e intabarrato nel suo giaccone di pelle scura mentre cammina alle prime luci dell'alba lungo le strade, ancora illuminate dai lampioni, di una Milano nebbiosa. Forse il retaggio di qualche scena di film di cui non ricordo titolo e trama dato che a Bergamo, dove vivo, non ho mai visto tram (ce ne sono stati in passato, però) ma solo filobus.

Ma quella visione onirica, carica di mistero, mi ha sempre accompagnato ogni volta che salendo sui tram di Milano, Torino, Roma notavo la presenza dell'*omino* rinchiuso nella stretta cabina di comando – ma senza volante, come diavolo farà a guidare? cos'è quella manetta che stringe con la mano sinistra? – sovrastata dall'immancabile avviso per il pubblico "Non parlate al guidatore" sistematicamente ignorato per chiedere informazioni su vie e fermate.

Un alone romantico e colmo di curiosità ha sempre avvolto quella gestualità ordinaria ripetuta tante volte in tante ore di lavoro al punto da lasciar immaginare che i due – tram e guidatore – fossero una cosa sola, due esistenze simbiotiche e inseparabili, l'uno e l'altro indissolubilmente uniti dal mattino alla notte, dal risveglio sino al ritiro per dormire. Fantasie fanciullesche, miraggi adolescenziali, naturalmente. Superati comunque da una realtà certamente non così fantastica ma non meno straordinaria.

Entri nella "tana del lupo" – il "deposito", cioè il luogo dove tutti i tram che girano per la città soono riportati al termine del servizio – e ti accorgi che a prendersi cura di ognuno di essi c'è un esercito di persone che interviene con la propria competenza a garantirne efficienza e funzionalità.

Come tanti gnomi intenti a costruire giocattoli nel laboratorio di Babbo Natale, meccanici, elettricisti, falegnami, informatici, pulitori, manovratori si avvicendano intorno ad ogni mezzo assicurandosi che tutto sia in ordine per farlo ripartire il giorno seguente. Si aggiustano i "carrelli" con le ruote che devono scivolare il più dolcemente possibile sui binari, si controllano le porte che devono aprirsi migliaia di volte, si lavano chilometri quadrati di superfici di vetro-legno-lamiera per presentare vetture pulite e decorose, si provano i comandi e talvolta si sostituiscono i pantografi, curiose antenne mobili che assorbono corrente dai cavi di quell'infinita rete elettrica sospesa nell'aria che divide il cielo a spicchi e fettine, consentendo il funzionamento dei motori e delle apparecchiature di bordo.

Officine, platee lavaggio, fosse visita "sotterranee" per la manutenzione sotto la "pancia" del tram, rotaie, fili elettrici, carrelli elevatori, argani, ponti di sollevamento, centraline elettroniche di controllo e strumentazioni di ogni genere: come in una sala operatoria tutto è lindo e ordinato, come api operaie ciascuno fa la propria parte e il tram alla fine è posizionato lungo i binari, schierato e allineato come fosse in parata finchè… arriva lui, il "guidatore" che prende in consegna il proprio, verifica la regolarità di ogni funzione e si prepara a partire attendendo il via dal semaforo verde che lo proietterà fuori dalla "tana" verso un'altra intensa giornata al servizio di tutti.

La Filt Nazionale ha avviato un progetto organico di rivisitazione della propria comunicazione. NOSTOP, che esce con continuità e qualità da oltre 16 anni, smette con questo numero di essere prodotto in Lombardia e passa sotto la responsabilità della Filt Nazionale. Rimarrà un periodico di approfondimento e riflessione, aperto anche a contributi esterni alla Filt, ma allargando ulteriormente il suo spazio di idee e diffusione. L'augurio di tutti noi è che NOSTOP possa contribuire a far conoscere e riconoscere le nostre analisi nel mondo dei trasporti, ma aiuti in quella ricerca di conoscenza di cui tanto abbiamo bisogno.

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Ivan PANZICA, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
nostop@filtcgil.it - www.filtcgil.it
Supplemento al n° 6 settembre 2012 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 24 settembre 2012 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

Il Lavoro in ATM
35
FILT-CGIL
CGIL